УДК 94:625.1(571.5)
doi: 10.18101/2305-753X-2018-2-54-59

ДИСЛОКАЦИЯ ЗАБАЙКАЛЬСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАСТЕРСКИХ В 1900–1910-Е ГГ.: ТЕХНОЛОГИЯ ИЛИ ПОЛИТИКА?

© Кальмина Лилия Владимировна
доктор исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии, СО РАН
E-mail: kalminal@gmail.com

В статье на основе архивных документов исследуется процесс принятия решения о переносе главных железнодорожных мастерских Забайкальского участка Транссибирской магистрали из Читы в Верхнеудинск. Технические причины — неудачный выбор в Чите места под мастерские из-за промерзания грунта — не объясняют их передислокацию за сотни верст. Автор выдвигает версию о необходимости переноса мастерских в Верхнеудинск для обслуживания будущей Кяхтинской железнодорожной ветки, которая должна была пройти через Монголию до Пекина и соединиться у Верхнеудинска с Транссибирской магистралью. Очевидно, что Верхнеудинск как центр торгово-промышленного района и точка соединения будущей ветки с Транссибом больше подходил для этой роли. Документы показывают, что в Верхнеудинске понимали целесообразность такого решения задолго до того, как ее осознал официальный Петербург.
***Ключевые слова*:** Верхнеудинск, Чита, железная дорога, железнодорожные мастерские, дислокация, городская дума, городской голова, Кяхтинская ветка.

Эта история о процессе передислокации главных железнодорожных мастерских Забайкальского участка Транссибирской железнодорожной магистрали основана на документах, обнаруженных в Государственном архиве Республики Бурятия. Началась она с письма верхнеудинца А. С. Котова о возможности перенесения зданий всех служб Управления Забайкальской железной дороги, включая железнодорожные ремонтные мастерские, из Иркутска в Верхнеудинск, что могло бы сразу улучшить экономическое состояние города. Кто бы мог подумать, что организационно-технический вопрос — где все-таки находиться мастерским — станет элементом большой политики!

Письмо А. С. Котова датировано 2 мая 1909 г. (Следует заметить, что он был городским техником, хорошо знавшим геологию и геодезию и прекрасно представлявшим перспективы железнодорожного строительства в крае. Через два года он проведет исследование местности для предполагавшейся к строительству Кяхтинской железнодорожной ветки и в своем отчете убедительно докажет преимущества ее проведения от Верхнеудинска) [1]. В письме он напоминал, что ранее два города — Верхнеудинск и Чита — рассматривались как вариант для нового расположения Управления. Предпочтение тогда отдавалось Верхнеудинску. Смущало только отсутствие в городе среднего учебного заведения. Однако ко времени написания указанного письма в городе работало реальное училище, дававшее законченное среднее образование и фактически бывшее подготовительной ступенью к высшей школе, и женская гимназия [2, с. 230; 3, с. 126]. Таким образом, единственное препятствие на пути дислокации всех служб Управ-

ления вместе с железнодорожными мастерскими в Верхнеудинске было устранено. А. С. Котов настаивал, что если город отдаст Управлению землю бесплатно (Иркутск требовал по 15 руб. за квадратную сажень), то выбор точно будет сделан в его пользу. Упускать такую возможность было никак нельзя, «потому что многотысячный штат служащих управления одних квартирных денег оставляет в Иркутске до 100.000 р.» [4, л. 1].

Предстоящее рассмотрение вопроса в Иркутской думе, после чего что-то изменить уже вряд ли будет возможно, заставило Верхнеудинскую городскую думу в этот же день отправить письмо начальнику Забайкальской железной дороги Ф. И. Кноррингу. В письме дума настаивала на том, что размещение всей инфраструктуры Забайкальского участка в Верхнеудинске будет более правильным шагом, поскольку город расположен в самом его «сердце», а дешевизна продовольствия и квартир создает ряд преимуществ для служащих дороги. Особо в письме подчеркивалось, что в пику Иркутску Верхнеудинск все необходимые управлению дороги земли готов передать бесплатно [4, л. 5].

За год до этого, в марте 1908 г., Верхнеудинская городская дума, взбудораженная слухами о возможном переводе Управления Забайкальской железной дороги в Читу, обстоятельно изложила аргументы в свою пользу в докладной записке на имя министра путей сообщения Н. К. Шауфуса: «центральность» города по отношению к Забайкальскому участку и его выгодное географическое положение на пересечении нескольких транспортных артерий; высокая плотность окрестного населения и урожайность прилегающих к городу территорий; дешевизна и обилие «в Верхнеудинске всякого рода жизненных припасов и рабочих сил … хотя бы даже против Читы, где часто некоторых жизненных припасов нельзя вовсе приобрести…»; возможность получения среднего образования детьми железнодорожных служащих; бесплатное предоставление Управлению земли в необходимых размерах. Аргументом номер один была судьба Верхнеудинской ярмарки, обороты которой предсказуемо резко упали после проведения Транссибирской магистрали из-за отсутствия необходимости закупки большой массы товаров впрок — город рассчитывал, что ярмарка оживет после притока массы платежеспособного населения. Парадоксально, но при обосновании необходимости проведения магистрали через город Верхнеудинская городская дума также выдвигала довод о судьбе ярмарки, которая в случае прокладки ее в обход города «уничтожится», а «город рухнет» и «обратится в жалкую захолустную деревню» [5, л. 2]. Всякое новшество, которое могло повлиять на судьбу Верхнеудинска, городская власть измеряла предполагаемым ростом (или падением) ярмарочной торговли, и аргумент о необходимости сохранения ярмарки, «которая не даст городу упасть», неизменно шел в ход как решающий [6, с. 423]. Однако ни тогда, ни год спустя Министерство путей сообщения не признало ходатайство Верхнеудинской думы убедительным, и в нем было отказано.

Однако через два года обсуждение вопроса обрело «второе дыхание» — на этот раз несколько по другому поводу: о переносе Управления дороги больше не говорилось, оно осталось в Иркутске. Речь шла исключительно о главных железнодорожных мастерских, обслуживавших Забайкальский участок и дислоцировавшихся в Чите уже целое десятилетие. Итог обсуждения тоже стал иным, но об этом чуть позже.

Инициатором обсуждения стал все тот же А. С. Котов. Проинформировав городского голову И. В. Титова об осадке читинских мастерских и появлении трещин на их стенах из-за промерзания грунта, он предложил ему походатайствовать о переводе их в Верхнеудинск, пока их не опередила станция Иннокентьевская близ Иркутска, у которой на мастерские были свои виды [4, л. 11–12]. (Надо сказать, что впервые Верхнеудинск поднял вопрос о переносе железнодорожных мастерских из Читы еще в 1904 г. Город даже подобрал под них 1200 кв. саженей земли, но начавшаяся русско-японская война помешала реализации этих планов) [7, с. 16]. В августе 1911 г. проблема обсуждалась на заседании Верхнеудинской городской думы (А. С. Котов был ее гласным). Дума приняла единогласное решение о выделении «в собственность Забайкальской железной дороги исключительно для постройки главных железнодорожных мастерских этой дороги и служебных сооружений при них» участка городской земли до 30 десятин. Однако, не будучи уверенным, что решение будет принято в пользу города, И. В. Титов разослал прошения по нескольким адресам: министру путей сообщения С. В. Рухлову, министру Императорского Двора В. Б. Фредериксу, инженеру путей сообщения В. Д. Чаманскому и, не удовлетворившись этим, выехал в Петербург сам. Надо отдать ему должное — он хорошо подготовился. Ему было известно, что читинские мастерские стоят на мерзлом грунте, следствием оттаивания которого как раз и были осадка фундамента и разрушение стен. Он был осведомлен, что на станции Иннокентьевской подпочвенные воды находятся на небольшой глубине, поэтому они будут постоянно вспучивать почву и коробить подъездные пути к мастерским. Преимущества же Верхнеудинска, который всегда являлся центром юго-западного Забайкалья и вокруг которого «естественным путем сосредоточивалась торгово-промышленная жизнь», были расписаны им просто мастерски — с прекрасным знанием дела и литературным талантом. Весь «ассортимент» своих аргументов И. В. Титов заключил тезисом, что обход стороной Верхнеудинска в этом вопросе «будет большой ошибкой, которая недешево обойдется казне, как ей обошлась постройка Читинских мастерских» [4, л. 39–40].

Почему же в Верхнеудинске были так уверены, что мастерские не оставят в Чите и непременно перенесут? Из заключений инженерных комиссий, пытавшихся определить причины разрушения читинских мастерских, это совершенно не следует. Все комиссии, в том числе и назначенная распоряжением Министерства путей сообщения, называли одну причину: вечномерзлая глинистая почва под зданиями мастерских. Однако ни одна из комиссий не видела в этом ничего непоправимого. Инженеры пришли к заключению, что разрушение стен уже практически прекратилось, грунт на территории мастерских «пришел в равновесие», и никаких препятствий к дальнейшему строительству на данной территории нет. По крайней мере, находящиеся по соседству здания паровозных и вагонных сараев, стоящие на такой же почве и так же отапливающиеся, не имеют никаких признаков разрушения. А потому мотивы Управления железных дорог, послужившие основанием идеи перенесения мастерских в Иннокентьевскую или Верхнеудинск, все комиссии сочли надуманными. Действительно, если в свое время при выборе места для мастерских и была допущена ошибка, то ее легко исправить, выбрав для строительства новых другое место, по соседству, — тем более что

Чита готова была отдать под это любой свободный участок [4, л. 65–66]. Тем не менее 20 марта 1914 г. инженерный совет в Петербурге одобрил идею переноса главных железнодорожных мастерских Забайкальской железной дороги в Верхнеудинск [4, л. 120], хотя этот проект был куда более затратным.

Разгадка кроется в нескольких строчках телеграммы Верхнеудинского городского головы И. В. Титова на имя инженера В. Д. Чаманского от 14 декабря 1913 г.: «…Предполагаемое примыкание Кяхтинской ветки, … близкое соседство Монголией, богатой естественными богатствами … — все это такие данные, которые незыблемо устанавливают, что лучшего места для проектируемых мастерских Забайкалья нет точка» [4, л. 49]. Речь шла о предполагаемом проведении Кяхтинской железнодорожной ветки, которая должна была пройти через Монголию до Пекина, другим «концом» соединившись с Транссибирской магистралью у Верхнеудинска. В работе совещаний о развитии путей сообщения в Сибири, проводившихся у Иркутского генерал-губернатора, еще в 1906 г. вопрос о проведении Кяхтинской ветки обсуждался весьма активно [8, с. 221–222]. Но идея тогда, хоть уже и обсуждаемая, не созрела для каких-то практических шагов. Аргумент И. В. Титова о необходимости сосредоточить деятельность Управления Забайкальской железной дороги в Верхнеудинске «в связи с предполагаемым проведением Железной дороги Пекин - Кяхта до соединения с Забайкальской у города Верхнеудинска», приведенный им еще в 1908 г., «затерялся» в массе его прочих аргументов и официальным Петербургом был сочтен несвоевременным. К 1914 г. ситуация кардинально изменилась: уже была опубликована экономическая записка, в которой открытым текстом определялось значение Кяхтинской дороги как средства завоевания Россией монгольского рынка [9, с. 50–76]. Решение в пользу дислокации главных железнодорожных мастерских Забайкальского участка дороги в Верхнеудинске было продиктовано необходимостью создания промышленной инфраструктуры для обслуживания будущей Кяхтинской железнодорожной ветки. Об этом прямо нигде не говорится, но между строк явно читается, что Кяхтинская дорога настоятельно диктует необходимость иметь всю нужную инфраструктуру в Верхнеудинске. Чита из-за своей отдаленности на эту роль не годилась.

Верхнеудинск узнал об этом решении только в 1917 г. из письма начальника 6-го участка Службы пути инженера Н. Нежданова на имя уже другого городского головы — И. А. Красикова [4, л. 120]. Первая мировая война притормозила реализацию проекта. А последующие политические события поставили перед страной совсем другие первоочередные задачи.

Статья подготовлена в рамках государственного задания ФАНО России (проект XII.191.1.1. Трансграничье России, Монголии и Китая: история, культура, современное общество, номер госрегистрации № АААА-А17-117021310269-9)

Литература

1. Котов А.С. Общая записка, составленная на основании рекогносцировочных данных по обследованию железнодорожного пути Верхнеудинск – Кяхта. – Верхнеудинск: Типография А. К. Кобылкина, 1911. – 11 с.
2. Улан-Удэ – 350: история и современность: В 2 т. Т. I. XVII – начало XX в. / под ред. Б. В. Базарова. – Иркутск: Изд-во «Оттиск», 2016. – 372 с.
3. Захарова Е. В. Верхнеудинская женская гимназия в документах Государственного архива Республики Бурятия // Региональные архивы: история и современность: материалы науч.-практ. конф., посв. 90-летию образования Архивной службы Республики Бурятия и 135-летию со дня рождения В. П. Гирченко, историка, архивиста, организатора архивного дела в Бурятии (г. Улан-Удэ, 28 нояб. 2013 г.). – Улан-Удэ: НоваПринт, 2013. – С. 126 – 131.
4. Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10. Оп.1. Д. 2256.
5. ГАРБ. Ф. 10. Оп.1. Д. 577.
6. Кальмина Л. В. Города Забайкалья после проведения Транссибирской магистрали: смена экономического статуса // Экономика и власть в Сибири: исторический опыт взаимодействия и современность: сб. науч. ст. / под ред. Е. В. Демчик. – Барнаул: Изд-во АПИКРО, 2007. – С. 7–23.
7. Кальмина Л. В. Верхнеудинская ярмарка как социокультурный феномен // Иркутский историко-экономический ежегодник. – Иркутск: Издательство БГУЭП, 2015. – С. 420–426.
8. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири: В 2 т. Материалы. Т. II. / под ред. В. Попова. – Иркутск: Издание канцелярии Иркутского Генерал-Губернатора, 1908. – 479 с.
9. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под ред. П. П. Червинского. – Санкт-Петербург: Тип. т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. – 212 с.

References

1. Kotov A.S. Obshchaya zapiska, sostavlennaya na osnovanii rekognostsirovochnykh dannykh po obsledovaniyu zheleznodorozhnogo puti Verkhneudinsk – Kyakhta. – Verkhneudinsk: Tipografiya A. K. Kobylkina, 1911. – 11 s.
2. Ulan-Ude – 350: istoriya i sovremennost': V 2 t. T. I. XVII – nachalo KhKh v. / pod red. B. V. Bazarova. – Irkutsk: Izd-vo «Ottisk», 2016. – 372 s.
3. Zakharova E. V. Verkhneudinskaya zhenskaya gimnaziya v dokumentakh Gosudarstvennogo arkhiva Respubliki Buryatiya // Regional'nye arkhivy: istoriya i sovremennost': materialy nauch.-prakt. konf., posv. 90-letiyu obrazovaniya Arkhivnoi sluzhby Respubliki Buryatiya i 135-letiyu so dnya rozhdeniya V. P. Girchenko, istorika, arkhivista, organizatora arkhivnogo dela v Buryatii (g. Ulan-Ude, 28 noyab. 2013 g.). – Ulan-Ude: NovaPrint, 2013. – S. 126 – 131.
4. Gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Buryatiya (GARB). F. 10. Op.1. D. 2256.
5. GARB. F. 10. Op.1. D. 577.
6. Kal'mina L. V. Goroda Zabaikal'ya posle provedeniya Transsibirskoi magistrali: smena ekonomicheskogo statusa // Ekonomika i vlast' v Sibiri: istoricheskii opyt vzaimodeistviya i so-vremennost': sb. nauch. st. / pod red. E. V. Demchik. – Barnaul: Izd-vo APIKRO, 2007. – S. 7–23.
7. Kal'mina L. V. Verkhneudinskaya yarmarka kak sotsiokul'turnyi fenomen // Irkutskii is-toriko-ekonomicheskii ezhegodnik. – Irkutsk: Izdatel'stvo BGUEP, 2015. – S. 420–426.
8. Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutske o putyakh soobshcheniya v Sibiri: V 2 t. Materialy. T. II. / pod red. V. Popova. – Irkutsk: Izdanie kantselyarii Irkutskogo General-Gubernatora, 1908. – 479 s.
9. Raion Kyakhtinskoi zheleznoi dorogi v ekonomicheskom otnoshenii / pod red. P. P. Chervinskogo. – Sankt-Peterburg: Tip. t-va S. Suvorina «Novoe vremya», 1913. – 212 s.

DISLOCATION OF THE TRANSBAIKAL RAILWAY WORKSHOPS IN THE 1900s–1910s: TECHNOLOGY OR POLICY?

Liliya V. Kalmina
Dr. Sci. (Hist.), A/Prof., Leading Researcher
Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies SB RAS
40v Sakhyanovoy St., Ulan-Ude 670000, Russia
E-mail: kalminal@gmail.com

The article studies the process of decision-making on the transfer of the main Transbaikal railway workshops of the Trans-Siberian Railway from Chita to Verkhneudinsk. Such technical reasons as the ill choice of workshop space in Chita because of straight-freezing does not explain their redeployment for hundreds of miles. Based on archival documents we put forward a version of the necessity of transfer workshops to Verkhneudinsk to service the future Kyakhta railway branch, which was to pass through Mongolia to Beijing and connect to Verkhneudinsk with the Trans-Siberian Railway. It seems obvious that Verkhneudinsk as a center of the commercial and industrial district and the point, which had connected the future branch with the Trans-Siberian Railway was more suitable for this role. The documents show that Verkhneudinsk understood the expediency of such a decision long before it was recognized by official Petersburg.
Keywords: Verkhneudinsk, Chita; railway, railway workshops, dislocation, town council, town governor, Kyakhta branch.