

Научная статья
УДК 94(571.55)
DOI 10.18101/2305-753X-2024-3-3-8

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В ДЕЛОПРОИЗВОДСТВЕ ВОЕННЫХ ГУБЕРНАТОРОВ (КОНЕЦ XIX — НАЧАЛО XX в.)

© **Малыгина Ольга Анатольевна**

кандидат исторических наук, доцент,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
kirienko-o@mail.ru

Аннотация. В статье анализируются архивные документы — всеподданнейшие отчеты и служебные записки военных губернаторов, в которых нашли отражение текущие проблемы, связанные со строительством и содержанием Забайкальской железной дороги. Документы носили служебный характер и являлись одним из механизмов взаимодействия центральной власти и региона, с помощью которого осуществлялась коммуникация. Сведения из служебных документов позволили проанализировать события, связанные с появлением железной дороги на данной территории, описать моменты строительства на Забайкальском участке.

Ключевые слова: военный губернатор, экономическое развитие, Забайкальская область, отчеты, Забайкальская железная дорога, делопроизводство.

Для цитирования

Малыгина О. А. Железнодорожное строительство в Забайкальской области в делопроизводстве военных губернаторов (конец XIX — начало XX в.) // Вестник Бурятского государственного университета. Гуманитарные исследования Внутренней Азии. 2024. Вып. 3. С. 3–8.

Социально-экономическое развитие Забайкальской области в конце XIX — начале XX в. было тесно связано со строительством и эксплуатацией Забайкальской железной дороги. Хозяйственное освоение обширных территорий восточных окраин Российской империи в условиях географической оторванности Забайкалья от Европейской части России уже с начала XIX в. требовало от имперского центра решения этого вопроса. С момента образования Забайкальской области в 1851 г. и должности военного губернатора как административного начальника этой территории в его обязанности входит вопрос, связанный с крупнейшей магистралью России, что нашло отражение в его официальном делопроизводстве. Строительство железнодорожного пути, по мнению военных губернаторов Забайкальской области, решило бы проблему экономической изолированности огромной территории за Байкалом. «Забайкальская область представляет в настоящее время узел, связывающий наш Дальний Восток с остальной Россией. Необходимо, чтобы этот

узел был завязан крепко», — напишет позже военный губернатор В. И. Марков¹.

О том, что железнодорожное строительство способно улучшить экономическое положение региона, «начальники» области не сомневались. Один из первых военных губернаторов М. С. Корсаков в 1857 г. поддержал достаточно необычную для того периода идею американского предпринимателя П. М. Коллинза о строительстве железнодорожной ветки между Читой и Иркутском. Однако направленные генерал-губернатором Н. Н. Муравьевым предложения встретили неодобрение в Сибирском комитете. Там посчитали, что «проведение такой железной дороги могло быть впоследствии весьма вредно» в первую очередь из-за возможного влияния на Сибирский край иностранцев [2, с. 118]. Но уже к концу XIX в. идея появления железнодорожного сообщения между восточной окраиной и имперским центром стала не просто проектом, а экономической необходимостью.

Строительство одной из частей Сибирской железной дороги — Забайкальской железной дороги — условно можно разделить на 4 периода: первый — это открытие дороги 1 июля 1900 г. и последующая почти вслед за открытием, в том же 1900 г., первая мобилизация во время «боксерского» восстания в Китае. Восстание вызвало усиление формирования войск в Приамурском округе, где были развернуты 4-я, 5-я и 6-я Сибирские стрелковые бригады и образованы I и II Сибирские армейские корпуса и потребовало массовой перевозки войск на Дальний Восток и развития пропускной способности дороги. Второй — это мирная организационная деятельность дороги в течение 1901–1903 гг., нарушенная только неожиданным появлением в 1902 г. холерной эпидемии в Забайкалье, потребовавшей быстрого принятия противохолерных мер, чтобы не пропустить эпидемию в Европейскую Россию. Третий — это война с Японией в 1904–1905 гг., всеобщая забастовка и карательные экспедиции генерал-лейтенантов Меллер-Закомельского и Ренненкампа и четвертый период — это вторичный переход дороги после демобилизации к мирной работе по введению дороги в то русло, из которого она была выведена чрезвычайными обстоятельствами 1904–1906 гг. [3, с. 55].

На моменте постройки железной дороги в Забайкалье Приамурский генерал-губернатор Н. И. Гродеков писал военному губернатору Забайкальской области Е. О. Мацеевскому, что железная дорога пробудила сонную экономику края: «...как я имел возможность убедиться лично еще во время постройки железная дорога оказала уже некоторое влияние на жизнь Забайкалья. С окончанием же постройки и открытием сквозного движения это влияние будет, несомненно, еще интенсивнее. Естественные богатства края, несомненно, привлекут к нему предпринимателей, как русских, так и иностранцев. Последние уже и теперь появились повсюду в Забайкалье, даже в

¹ Всеподданнейший отчет Военного губернатора о состоянии Забайкальской области за 1908 г. // НСБ РГИА. КПЗ № 34. С. 13.

таких местах, которые, можно было думать, еще надолго обречены на прозябание вдали от железной дороги» [1, с. 87].

Сам военный губернатор Забайкальской области Е. О. Мациевский в 1893 г. в своем годовом всеподданнейшем отчете писал, что в области «в отчетном году преступлено было к окончательным изысканиям на проведение чрез Забайкалье части Великой Сибирской Железной дороги, начало которой собственноручно положено Августейшим Первенцем Вашего Величества». И он связывал «дальнейшее развитие Забайкалья и благоденствие его жителей с этим великим преобразованием»¹.

В 1895 г. Е. О. Мациевский отметил в своем всеподданнейшем отчете, что «в отчетном году в Митрафановой, Чите, Верхнеудинске и Мысовой было преступлено к постройке Забайкальской железной дороги, окончание которой с нетерпением ожидается населением, ибо свяжет его еще теснее с центром Отечества»². При этом в отчетах он указал, что кроме вольнонаемных рабочих и войск с 4 октября к работам на железной дороге были привлечены ссыльнокаторжные «и на первое время было организовано три партии: в Чите — 148 чел., Князе—Береговой — 122 чел. и Нерчинске — 52 чел., в сего работало 322 чел. К 1 января 1896 г. в этих трех пунктах ссыльнокаторжными исполнено различных работ на сумму 8037 руб. 92 коп. / 70 коп. за рабочий день/...». Военный губернатор отмечал в своем отчете, что «все ссыльнокаторжные, участвовавшие на работах по постройке Забайкальской железной дороги, вели себя безукоризненно; побегов не было»³.

В декабре 1899 г. на 361-й версте Забайкальской железной дороги были закончены работы, о чем военный губернатор Забайкальской области Е. О. Мациевский отправил в Санкт-Петербург телеграмму: «Уложено последнее звено Забайкальской железной дороги, соединившее прямым паровым сообщением, считая Байкал и Шилку от Сретенска, не только Балтийское и Черное моря с Великим океаном, но и давшее непрерывное паровое движение вокруг земного шара». Официальное открытие движения на Забайкальской железной дороге состоялось в июле 1900 г., через несколько месяцев после стыковки [5].

В 1901 г. военный губернатор И. П. Надаров, составляя всеподданнейший отчет по Забайкальской области за 1900 г., затронул тему окончания строительства Забайкальской железной дороги: «с 1 июня отчетного года Забайкальская железная дорога сдана в эксплуатацию, с этого числа началось по ней правильное движение. Окончена постройка ветви Забайкальской железной дороги, от станции Кайдалово до китайской границы, и 11 октября 1901 г. открыто по новой ветви правильное движение. Закончено устройство военной дороги с продовольственными пунктами для проходящих команд от Сретенска до Старо-Цурухайтуя. Работы на Кругобайкальской железной дороге подвигаются быстро вперед — земляных и других работ исполнено бо-

¹ Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК) Ф. 1(о), Оп. 1. Д. 3354. Л. 33 (об).

² Там же. Д. 3510. Л. 30.

³ Там же. Л. 30 (об.).

лее 60%»¹. Уже через год в 1902 г. военный губернатор И. П. Надаров начнет решать проблемы, связанные с построенной железнодорожной веткой, он напишет в своем годовом отчете императору: «Большое неудобство как для пассажиров, так и для грузоотправителей и грузополучателей представляет расположение управления Забайкальской железной дороги в г. Иркутске, почти вне линии своей дороги. Много жалоб раздается как со стороны пассажиров и грузополучателей, так и со стороны рабочих и местного населения на железную дорогу. Сношение с управлением дороги, расположенным в Иркутске, почти за тысячу верст, весьма затруднительно и тянется очень долго. По-видимому, наступила настоятельная потребность переноса управления Забайкальской железной дороги из Иркутска в Читу как середину дороги и места сосредоточения областных, административных учреждений и учебных заведений, при чем все вопросы могли бы решаться своевременно и к обоюдной пользе дороги, населения и пассажиров, а вопрос воспитания детей лиц, служащих в управлении, разрешился бы легко»².

После окончания строительства Забайкальской железной дороги часть Амурской железной дороги также прошла по территории Забайкальской области, об этом во всеподданнейшем отчете за 1910 г. упомянул военный губернатор Забайкальской области В. И. Косов: «Часть Амурской железной дороги, этой в высшей степени важной линии, имеющей целью соединить непрерывным рельсовым путем, проходящим при этом исключительно в пределах России, проходит по Забайкальской области. Неблагоприятные почвенные условия и другие разного рода причины вызвали сильнейшее затруднение в привлечении на дорогу рабочих. Спешность постройки побудила привлечь на это дело рабочую силу в лице арестантов, в особенности каторжных, которые по роду наказания обречены на тяжкий труд; ввиду же особо тяжелых условий работ для каторжных были представлены не только возможность заработать деньги, но и льготы в срок отбывания наказания» [4, с. 36].

Строительство Забайкальской железной дороги нашло яркое отражение в официальном делопроизводстве военных губернаторов Забайкальской области. Всеподданнейшие отчеты были одним из механизмов взаимодействия центральной власти и региона, с помощью которого осуществлялась коммуникация. Документы были официальными и отклонения в виде каких-либо пояснений не приветствовались, все описанное было в рамках служебного делопроизводства. Но военные губернаторы Забайкальской области умело вписывали в отчеты свои чувства и эмоции, связанные со строительством Забайкальской железной дороги, составляли служебные записки и это позволяло им осветить насущные проблемы и привлечь имперское правительство к их решению.

¹ ГАЗК Ф. 1. Оп. 1(о). Д. 14 953. Л. 2.

² Всеподданнейший отчет Военного губернатора Забайкальской области за 1902 г. // Научно-справочная библиотека Российского государственного исторического архива. Коллекция печатных записок. № 5. С. 5.

О. А. Малыгина. Железнодорожное строительство в Забайкальской области в делопроизводстве военных губернаторов (конец XIX — начало XX в.)

Литература

1. Кальмина Л. В. Проекты железнодорожного строительства в планах интеграции Забайкалья в сибирское экономическое пространство в последней трети XIX в. // Известия Иркутского государственного университета. Сер. История. 2017. Т. 21. С. 82–88. Текст: непосредственный.
2. Никифорова Н. В. Предпосылки сооружения железной дороги в Забайкалье // Известия Лаборатории древних технологий. 2018. № 14(4). С. 113–123. Текст: непосредственный.
3. Петроченко А. М. 120 лет с начала строительства Забайкальской железной дороги // Забайкалье историческое: материалы IV Региональной научно-практической конференции (Чита, 27 ноября 2015 г.). Чита: Изд-во Забайкал. гос. ун-та, 2015. С. 53–58. Текст: непосредственный.
4. Скиба А. П. Современные и дореволюционные аспекты условно-досрочного освобождения осужденных (на примере Республики Бурятия и Забайкальского края) // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2019. № 4. С. 32–39. Текст: непосредственный.
5. Юрьев А. 120 лет назад строительство Забайкальской железной дороги было закончено // Гудок. 2019. № 48(240). 27 дек. URL: <https://gudok.ru/zdr/172/?ID=1489113&archive=52503> (дата обращения: 10.04.2024). Текст: электронный.

Статья поступила в редакцию 25.06.2024; одобрена после рецензирования 22.08.2024; принята к публикации 11.11.2024.

RAILWAY CONSTRUCTION IN THE TRANSBAIKAL REGION
IN THE RECORDS OF MILITARY GOVERNORS
(LATE 19TH — EARLY 20TH CENTURIES)

Olga A. Malygina

Cand. Sci. (Hist.), A/Prof.,
Dorzhi Banzarov Buryat State University
24a Smolina St., 670000 Ulan-Ude, Russia
kirienco-o@mail.ru

Abstract. The article analyzes archival documents — most humble reports and official memoranda of military governors – that reflect current issues related to the construction and maintenance of the Transbaikal Railway. These documents, being of an official nature, served as one of the mechanisms of interaction between central authorities and the region, facilitating communication. Information from these official documents enabled the analysis of events associated with the emergence of the railway in the area and provided a description of construction phases on the Transbaikal section.

Keywords: military governor, economic development, Transbaikal region, reports, Transbaikal Railway, records management.

For citation

Malygina O. A. Railway Construction in the Transbaikal Region in The Records of Military Governors (Late 19th — Early 20th Centuries). *Bulletin of Buryat State University. Inner Asia Humanities Research*. 2024; 3: 3–8 (in Russ.).

The article was submitted 25.06.2024; approved after reviewing 22.08.2024; accepted for publication 11.11.2024.