УДК 94 (571.5)

ББК 63.3 (2Р54)

DOI 10.31554/2222-9175-2020-37-31-36

А. В. Кальмина

«...МЕСТО, НАИЛУЧШЕЕ ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ». ИСТОРИЯ ОДНОГО РЕШЕНИЯ

Раскрыты некоторые детали создания в Верхнеудинске инфраструктуры прошедшей через город Транссибирской железнодорожной магистрали. Из-за ее важного геополитического значения определение местоположения объектов железнодорожного хозяйства вышло за рамки городской компетенции, и решения принимались на достаточно высоком уровне. На географию и темпы их сооружения повлиял ряд факторов – от рельефа местности до политических событий на Дальнем Востоке.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, Верхнеудинская городская дума, нагорная часть, Заудинское предместье, железнодорожная комиссия, железнодорожный вокзал, министр путей сообщения, инфраструктура, железнодорожные мастерские.

L. V. Kalmina

“...A PLACE, BEST IN EVERY WAY”. A HISTORY OF ONE DECISION

The article describes some details of Transsiberian Railway infrastructure development in Verkhneudinsk. Due to its important geopolitical meaning determining the location of railway branch objects went beyond the limits of municipal authority and decisions were taken at the appropriate high level. A number of factors from landscape to political events in the Far East influenced the geography and the speed of their construction.

Keywords: Transsiberian Railway, Verkhneudinsk Town Duma, highland part, Zauda suburb, railway committee, railway station, Minister of Transport, infrastructure, railway shops.

Транссибирская магистраль – инициированный государством крупнейший, стратегически ориентированный проект [Зубков 1994: 82] – с самого начала задумывалась как средство стабилизации престижа России на Дальнем Востоке. Ее траектория в первую очередь диктовалась вероятностью военного столкновения с Японией, стремительно наращивавшей военный потенциал. Поэтому при проектировании магистрали приоритет отдавался внешнеполитической безопасности при отступлении соображений коммерческой выгоды на второй план [Ламин 2008: 12]. Конечно, забайкальские жители не могли со стопроцентной уверенностью знать истинные мотивы сооружения дороги, однако такие предположения у них были. Во всяком случае, Верхнеудинская городская дума в своем ходатайстве перед Приамурским генерал-губернатором А. Н. Корфом и Министерством путей сообщения о проведении железнодорожной линии через город, датированном 1887 г., делает акцент именно на стратегическом значении этой траектории: «...Правительство в случае экстренной усиленной перевозки войск, фуража и других казенных

транспортов (выделено нами. – Л. К.) может пользоваться кроме железнодорожного пути и параллельным ему от Иркутска до Верхнеудинска водяным путем ... При неотложности постройки сибирских железных дорог для стратегических целей постройка Забайкальской ветви могла бы быть начата в первое время для скорейшего пользования дороною от г. Верхнеудинска, так как водяной путь между Иркутском и Верхнеудинском открыт в течение полугода, с конца апреля по ноябрь» [ГАРБ. Д. 577. Л. 3]. Аргумент оказался весомым.

Узнав, что трассу планируется провести через город, городская дума озабочилась выбором места для сопутствующей ей инфраструктуры. В апреле 1888 г. состоялось заседание думы под председательством городского головы Н. А. Шляпкина. Он сообщил о приезде железнодорожной комиссии, с начальником которой, действительным статским советником Вяземским и ее членом подполковником Волошиным он уже виделся. В разговоре, а затем и специальным письмом они просили подыскать сведущих людей, которые сообщили бы необходимые для проведения изыскательских работ сведения и помогли определиться с местом для железнодорожного вокзала. Дума назначила девять человек, в числе которых были будущие городские головы А. В. Овсянкин и П. Т. Трунев, наказав им настаивать на выборе места для вокзала в нагорной части города. Дело в том, что комиссия уже выбрала место за рекой Удой, сочтя его наиболее удобным «для проведения через него железной дороги» и «вместе с тем крайне удобно и для города». По мнению же гласных городской думы, нагорная часть более подходила для этой цели, поскольку находилась значительно ближе к городу, чем заудинская местность, и была более удобной для сооружения моста через реку Селенгу [Там же. Л. 8].

На следующий день железнодорожная комиссия вместе с уполномоченными городской думой лицами приступила к осмотру предлагаемых мест. Начали с предложенного членами комиссии Заудинского предместья, где строительство планировалось начать рядом с помещением конно-артиллерийской батареи. В его пользу говорила, прежде всего, обширность территории, которой вполне бы хватило и для сооружения вокзала, и необходимых для ремонта паровозов железнодорожных мастерских. Что касается отдаленности от города, то члены комиссии пришли к выводу: выстроенный мост через Уду это расстояние значительно сократит и вокзал в конечном итоге будет достаточно близок [Там же. Л. 22]. Затем был рассмотрен вариант, предложенный городской думой, – в нагорной части. Входящая в состав комиссии группа инженеров этот вариант забраковала, аргументировав тем, что «проведение железной дороги через город вызвало бы для правительства крайне крупную и совершенно непроизводительную затрату». Во-первых, из-за высокого берега пришлось бы строить и очень высокий мост; во-вторых, вокзал в таком случае будет трудно соединить с пристанью для создания, выражаясь современным языком, транспортно-логистического комплекса, включавшего водный путь Байкал – Селенга – Шилка и будущую железную дорогу. Чередование железнодорожного и водного путей сообщения при транспортировке грузов сократило бы расстояние, а следовательно, и затраты на их доставку. В-третьих, при довольно крутом склоне территории нагорной части проведение через нее железнодорожной линии будет хотя и возможным, но очень трудоемким и даст результат противоположный тому, который был бы желателен для думы: «...железнодорожная линия опоясала бы в таком случае город и до невозможности затруднила бы сообщение города с близлежащими местностями». Доводы комиссии побудили уполномоченных думой отказаться от своего варианта и согласиться, «что место за р. Удой, выбранное комиссией для городского вокзала будущей Забайкальской железной дороги, наилучшее во всех отношениях» [Там же. Л. 23]. Выбор места был зафиксирован актом, который

подписали «сведущие лица». В сентябре дума вновь собралась на заседание, где акт был зачитан, после чего вынесено постановление о безвозмездном выделении участка земли на левом берегу Уды, на котором раньше располагались казачьи лагеря. Размер площади не указывался, поскольку от железнодорожной комиссии еще не было получено информации, сколько земли понадобится для возведения всех необходимых сооружений [ГАРБ. Д. 577. Л. 24–25].

Работа комиссии обошлась городу дорого во всех смыслах. Во-первых, на ее содержание было истрачено 300 руб., что превысило средние городские годовые расходы на ремонт дорог [ГАЗК. Д. 13470. Л. 68, 69]. В эту сумму входила плата за наем квартир для членов комиссии «на все время пребывания их в Верхнеудинске» и «экстраординарные» расходы, «какие будут необходимы на этот предмет» [ГАРБ. Д. 577. Л. 8]. К тому же городской управе пришлось немало хлопотать по поиску квартир, подходящих для столь представительной делегации. Во-вторых, выбранное комиссией место в конечном итоге пришлось менять, что принесло городу дополнительные затраты. Строительство здесь вокзала, как оказалось, нарушало правила сооружения населенных пунктов вдоль железнодорожных линий. Еще в 1895–1896 гг. преподаватель Института инженеров путей сообщения Императора Александра I архитектор Лебедев проехал вдоль строящейся Сибирской железной дороги с целью осмотра главнейших станций и местечек при железнодорожных депо. По собранным сведениям он собирался разработать предварительные планы появляющихся вдоль линии поселков и городов с тем, чтобы обеспечить им наиболее удобные в экономическом и санитарном отношении условия существования. Его докладная записка, составленная по результатам этой поездки, обнаружена нами в Государственном архиве Забайкальского края. «Путешествующий по России почти во всех городах встречает одни и те же недостатки, – писал архитектор. – Повсюду узкие, извилистые и ломаные улицы, сплошь застроенные кварталы, гибельные в санитарном и пожарном отношении, неудобные для устройства водостоков, канализации, водопровода, освещения и проведения конно-железных дорог. Скученность построек, близость кладбищ, отсутствие садов, скверов, бульваров лишь способствует плохому санитарному состоянию. Все это произошло только потому, что строились большей частью без предварительных планов, а как кто захотел, каким местом завладел, там и сям ... У нас и в настоящее время вновь возникающие города строятся по-старому, кто где захотел... для примера возьмем главные станции железной дороги... где до проведения линии были пустыри, но с каждым годом заселяясь, образуются города, тоже без всякого плана, с теми же недостатками во всех отношениях» [ГАЗК. Д. 13947. Л. 4]. Между тем отсутствие правильного инженерного расчета могло вынудить сломать уже сложившуюся инфраструктуру и грозило большими убытками. В Чите, к примеру, железнодорожные мастерские начали разрушаться уже на третий год после окончания их строительства. Причину искали долго. Первоначально таковой считали оттаивание слоя вечно мерзлой глины, прогреваемой отопляемыми зданиями мастерских: вкрапленный в глину лед при таянии превращал ее в жидкую грязь, на которой стоять не проседая стены здания уже не могли. Однако многие железнодорожные здания, находившиеся в таких же условиях, были вполне устойчивы и не давали ни просадок, ни трещин. В действительности же мастерские стали разрушаться из-за неудачно выбранного места – на небольшом болотце, которое было наскоро засыпано при постройке дороги [ГАРБ. Д. 2256. Л. 63, 65]. Все это послужило одним из оснований для перенесения читинских мастерских в Верхнеудинск, что серьезно пошатнуло финансовое положение административного центра области.

Обратив в своей записке внимание на направление течения сибирских рек с юга на север, инженер Лебедев настаивал на том, что образующиеся поселки непременно

но должны строиться с правой, т. е. с южной стороны полотна железной дороги, а все сооружения промышленного назначения (железнодорожные депо, мастерские, склады, фабрики и заводы) – с левой, т. е. ниже по течению, чтобы не загрязнять вод села или города [ГАЗК. Д. 13947. Л. 2, 4, 5]. Выбранное железнодорожной комиссией место для вокзала и железнодорожных мастерских находилось как раз выше по течению, и промышленные стоки грозили загрязнением городских вод. Но это не послужило основанием для немедленного пересмотра решения.

Начавшаяся русско-японская война потребовала расширения железнодорожной инфраструктуры для интенсификации железнодорожных перевозок и во избежание простоев. В 1904 г. чиновник железнодорожного ведомства Н. Усов вместе с двумя инженерами и начальниками участков пути предпринял инспекционную поездку для решения вопроса об открытии новых разъездов и расширении путей на больших станциях. Вот тут-то он и обнаружил неудобство нахождения вокзала на заудинской территории, отметив, что при проектировании путей станции Верхнеудинск предполагалась постройка вокзала на городской стороне. Очевидно, он имел в виду предложения Городской думы, поскольку железнодорожная комиссия, как мы видели, настаивала именно на заудинском варианте. К тому же в ходе поездки выяснилось, что товарный двор слишком мал для прибытия и отправления военных грузов, приток которых постоянно увеличивался, из-за чего «чтобы не стеснять станцию», иной раз их приходилось сгружать на разъездах прямо на шпалы. По-видимому, управление дороги в условиях военного времени сочло разъезды нормальным для выгрузки местом и в расчете на затяжную войну выхлопотало у военного ведомства кредит на постройку на этих разъездах крытых сараев, которые в мирное время вряд ли бы вообще использовались. При поддержке начальника пути Козырева и инженеров Резникова и Гвоздева Усову удалось добиться сооружения этих сараев на выбранных ими местах на станции Верхнеудинск и в Тимлюе, имевшем перспективу превращения в железнодорожную станцию, с тем чтобы их можно было использовать и после войны для складирования несрочных грузов. Имеющийся же товарный двор из-за его малой вместимости Усов предлагал использовать только для срочных грузов до переноса вокзала на городскую сторону. Сюда же он считал нужным перевести и товарную контору, на постройку которой, по его выражению, «управление вынуждено было согласиться силою вещей». Руководствуясь опытом военного времени, Усов оценил постройку вокзала и товарного двора на городской стороне как имеющую «громадное значение для города», предлагал принять безотлагательные меры по передислоцированию вокзала и товарной станции, а в случае несогласия управления дороги просить содействия губернатора. Размышления Усова по этому поводу были изложены в газетной заметке «К вопросу о постройке нового вокзала и товарного двора», опубликованной в ведомственной газете железнодорожников [Сибирское слово № 1].

Поскольку дело так и не двигалось с места, предполагалось обратиться к министру путей сообщения Н. К. Шауфусу, который в августе 1906 г. предпринял поездку по Транссибирской магистрали до Владивостока. Однако поездка министра была обставлена с такой секретностью, что многие, решив, что в город едет карательная экспедиция, предпочли просто исчезнуть. Поезд, шедший под усиленной охраной, простоял в Верхнеудинске всего 15 минут, а всех оказавшихся на платформе после прохождения пассажирского состава жандармы удалили. Газета «Сибирское слово», не преминувшая обвинить начальника Забайкальского участка дороги Свентицкого в перестраховке, заметила, что в Иркутске торговцы были допущены к министру с жалобой на станционные беспорядки, и посоветовала «отцам города» не упустить случая при обратном проезде министра [Там же № 25].

Следует отметить, что в такой просьбе не было ничего необычного. Учитывая стратегическое значение Транссибирской магистрали, местоположение объектов ее инфраструктуры определялось министрами путей сообщения и императорского двора. Нами, в частности, опубликованы документы Государственного архива Республики Бурятия, раскрывающие процесс обсуждения на правительственном уровне вопроса о дислокации главных железнодорожных мастерских Забайкальского участка дороги [Кальмина 2019: 141–161], которые в перспективе должны были обслуживать Кяхтинскую ветку – от Транссиба через Кяхту до Урги. Место для мастерских лично осмотрел и одобрил министр путей сообщения С. В. Рухлов во время своей поездки на Дальний Восток в 1911 г. [ГАРБ. Д. 2256. Л. 37].

Не можем утверждать с полной уверенностью, что членам Верхнеудинской городской управы удалось подать прошение министру Н. К. Шауфусу из рук в руки, но приведенные в нем аргументы в пользу переноса вокзала на городскую сторону стали известны благодаря публикации в печати. В прошении было указано, что заселенный жителями город и вокзал разделены железнодорожной линией, из-за чего чтобы добраться до вокзала, надо делать лишний крюк и переплачивать извозчикам, которые даже с седоков, живущих напротив вокзала через линию железной дороги, берут по 20 коп. за объезд, а ломовые извозчики за перевозку багажа с вокзала в город требуют двойную плату. Между тем на городской стороне достаточно казенной земли для строительства вокзала, и уж раз город уступил железной дороге территорию в 250 десятин совершенно бесплатно, можно пойти навстречу интересам населения. Заклучая свое прошение, управа «имеет честь почтительнейше ходатайствовать перед Вашим Высокопревосходительством о переносе зданий верхнеудинского вокзала на городскую сторону или о постройке нового вокзала на городской стороне». Лучшим местом для вокзала управа сочла территорию вблизи Троицкой кладбищенской церкви [Сибирское слово № 42], где он и был построен.

Что касается Заудинского предместья, то вокзал на его территории все-таки появился, только гораздо позже, в 1930-х гг., когда началось сооружение спроектированной еще до революции железнодорожной магистрали Верхнеудинск/Улан-Удэ – Кяхта (Наушки). Рабочее движение поездов открылось здесь 15 января 1939 г. [Кальмина, Плеханова 2017: 203].

Статья подготовлена в рамках госзадания (Проект XII.191.1.1 «Трансграничье России, Монголии и Китая: история, культура, современное общество», № АААА-А17-117021310269-9).

Источники и литература

- Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. 1(о).
Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10.
Зубков К. И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890–1920-е гг.) / К. И. Зубков // Уральский исторический вестник. – 1994. – № 1. – С. 76–92.
Кальмина Л. В. «Постройка железной дороги... принесет краю большую пользу». Документы о планах создания транспортной инфраструктуры в Забайкалье в 1880–1910 гг. / Л. В. Кальмина // Исторический архив. – 2019. – № 1. – С. 141–161.
Кальмина Л. В. Кяхтинская железная дорога: история строительства / Л. В. Кальмина, А. М. Плеханова // Мир Центральной Азии-4: сб. науч. ст. / науч. ред. Б. В. Базаров. – Иркутск: Оттиск, 2017. – С. 201–204.
Ламин В. А. Императивы формирования Российской транспортной системы / В. А. Ламин // Императивы России в транспортную систему Восточной Азии: сб. науч. ст. / под ред. Б. В. Базарова. – Улан-Удэ: ИПК ФГОУ ВПО ВСТАКИ, 2008. – С. 3–32.
Сибирское слово. – 1906.

References

Gosudarstvennyj arhiv Zabajkal'skogo kraya (GAZK). F. 1(o).

Gosudarstvennyj arhiv Respubliki Buryatiya (GARB). F. 10.

Zubkov K. I. Rossiya i Ural na perelome geopoliticheskikh epoh (1890–1920-e gg.) / K. I. Zubkov // Ural'skij istoricheskij vestnik. – 1994. – № 1. – S. 76–92.

Kal'mina L. V. «Postrojka zheleznoj dorogi... prineset krayu bol'shuyu pol'zu». Dokumenty o planah sozdaniya transportnoj infrastruktury v Zabajkal'e v 1880–1910 gg. / L. V. Kal'mina // Istoricheskij arhiv. – 2019. – № 1. – S. 141–161.

Kal'mina L. V. Kyahtinskaya zheleznaya doroga: istoriya stroitel'stva / L. V. Kal'mina, A. M. Plekhanova // Mir Central'noj Azii-4: sb. nauch. st. / nauch. red. B. V. Bazarov. – Irkutsk: Ottisk, 2017. – S. 201–204.

Lamin V. A. Imperativy formirovaniya Rossijskoj transportnoj sistemy / V. A. Lamin // Imperativy Rossii v transportnuyu sistemu Vostochnoj Azii: sb. nauch. st. / pod red. B. V. Bazarova. – Ulan-Ude: IPK FGOU VPO VSGAKI, 2008. – S. 3–32.

Sibirskoe slovo. – 1906.