

ПЕРВЫЕ ИЗЫСКАНИЯ И ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1893-1911 ГОДЫ

М.А. Иванова, канд. ист. наук, доцент

Е.Н. Маслова, канд. юрид. наук, доцент

В.С. Токмаков, канд. ист. наук, доцент

Амурская государственная медицинская академия Минздрава России
(Россия, г. Благовещенск)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-5-2-18-23

Аннотация. В статье рассматриваются основные проектные изыскания Амурской железной дороги в 1893-1906 гг. экспедициями Б.У. Савримовича и В.П. Вяземского. Причины отказа от строительства Амурской железной дороги в конце XIX в. Отношение представителей власти к необходимости строительства Амурской железной дороги. Возвращение к проекту Амурской железной дороги после русско-японской войны. Повторные изыскания Амурской железной дороги в 1906-1907 гг. Работа экспедиции под руководством Н.Л. Гондатти в районе строящейся Амурской железной дороги.

Ключевые слова: Амурская железная дорога, Амурская экспедиция, Дальний восток, Транссиб, изыскания.

Во второй половине XIX века в Российской империи бурно развивалось железнодорожное строительство. В железнодорожное строительство вкладывались частные инвесторы. Контролем и координацией строительством железных дорог частными компаниями занималось Главное общество российских железных дорог, созданное в 1857 г. В этот же период времени шел активный процесс присоединения к России обширных территорий Дальнего Востока. Тем не менее, железнодорожное строительство охватывало лишь западные и южные территории России, а колонизация Дальнего Востока осуществлялась традиционным способом, путем использования природных путей сообщения – рек, морей и вьючных троп. К середине 1870-х гг. по вводу новых железнодорожных линий Россия занимала второе место в мире. Наиболее разветвленная железнодорожная сеть сложилась в Европейской России с центром в Москве. Железные дороги строились на Донбассе, Урале и Северном Кавказе. На окраинах вначале строились локальные дороги, которые впоследствии присоединялись к общей сети железных дорог.

28 мая 1858 г. состоялось подписание Айгунского договора между Россией и Ки-

таем, по которому территория Приамурья вошла в состав Российской империи не только де-факто, но и де-юре. В связи с этим, необходимость скорейшего соединения железными дорогами Дальнего Востока с остальными регионами России стала ещё более очевидной.

В феврале 1891 года, вышел Указ императора Александра III об утверждении решения Совета Министров «О строительстве сплошной линии через всю Сибирь железной дороги» от Челябинска до Владивостока [10, с. 19]. Так началось строительство Транссиба. При этом, очень важным являлся тот факт, что все обязательства по строительству длиннейшей в мире магистрали взяло на себя государство, что указывало на важность наличия железной дороги на Дальнем Востоке в общегосударственных колонизационных целях.

При составлении окончательного плана строительства Сибирской железнодорожной магистрали намечалось продление Забайкальской линии от города Сретенска до Хабаровска, параллельно реке Амуру [3, с. 16-18]. В 1893 – 1896 гг. были проведены первые изыскания на этом участке. Рекогносцировочными изысканиями западного участка руководил инженер Б.У. Савримович. Изыскания восточного

участка магистрали от Архары до Хабаровска, проводились силами экспедиции О.П. Вяземского. На основании материалов этих двух экспедиций Б.У. Савримович представил в Комитет Сибирских железных дорог три варианта направления Амурской железной дороги: южный проходил вдоль берега реки Амура, средний в 107 километрах от Амура, северный предусматривал отклонение до 320 километров. В результате сравнения комитет определил, что более выгодным является среднее направление.

Предлагалось с окончанием строительства Уссурийской и Забайкальской железных дорог начать строительство Амурской железной дороги и завершить его уже к 1903 году [10, с. 19, 31]. Но в 1896 году при непосредственном участии С.Ю. Витте Россия получила концессию на реализацию проекта строительства КВЖД [4, с. 54]. Изыскания линии Амурской железной дороги прекратились, сама идея строительства этой дороги исключалась из числа государственных вопросов на неопределенное время [9, с. 135]. Тем не менее, некоторые видные политические деятели выступали против. Во всеподданнейшем отчете Приамурского генерал-губернатора С.В. Духовского за 1896-1897 годы отмечалось: «Очевидно, что Маньчжурская железная линия не может иметь для Приамурья того культурного значения, которое было бы присуще линии, проведенной по нашему берегу Амура, и край этот, если ему не будет оказано поддержки иным способом, должен будет неминуемо заглохнуть» [3, с. 16-17].

Только после Русско-японской войны, царское правительство вновь возвращается к проекту Амурской железной дороги. Большое влияние на принятие этого решения повлияли местные органы власти. В 1905 году Благовещенская городская управа обратилась в Совет Министров с просьбой оказать содействие в скорейшем проведении Амурской и Николаевской железных дорог по территории России [10, с. 27]. В 1906 году в Иркутске состоялось совещание о путях сообщения в Сибири, которое в своей резолюции констатировало: «КВЖД, требуя для своего существо-

вания покровительственных тарифов и охраны, помогает экономическому развитию чужой страны, ничего не давая государству» [8, с. 52]. Сооружение Амурской железной дороги было признано совещанием первоочередным, не терпящим отлагательства объектом железнодорожного строительства.

В апреле 1906 года С.Ю. Витте указом Николая II был освобожден с поста председателя Совета Министров. В июле 1906 года на эту должность был назначен П.А. Столыпин (1861-1911 гг.). Правительство П.А. Столыпина дало указания Комитету Сибирской дороги начать подготовку к очередным изысканиям Амурской магистрали. Согласно указанию была создана техническая комиссия во главе с инженером Е.Ю. Подруцким, которая изучила и проработала все материалы экспедиции Б.У. Савримовича, О.П. Вяземского и других изыскателей. На их основе была составлена инструкция для производства изысканий и выполнения проекта Амурской железной дороги, утвержденная МПС 7 сентября 1906 г. [10, с. 34]. Во второй половине 1906 г. исследовательские отряды инженеров Ф.Д. Дроздова и Е.Ю. Подруцкого приступили к повторным изысканиям трассы Амурской железной дороги [9, с. 135]. По инструкции изыскателям предписывалось наметить рельсовый путь, который подходил бы к Амуру не ближе 15 верст и не отдалялся бы более 120 верст к северу. Общая протяженность дороги намечалась в 2000 верст [1, с. 531]. Исследования трассы делилось на две части: западную – от Сре́тенска до Амазара, где работали три партии под руководством Ф.Д. Дроздова и восточную – от Амазара до Хабаровска – также работали три партии, но во главе с Е.Ю. Подруцким [10, с. 34].

В апреле 1908 года Государственной Думой был принят закон «О приступе к сооружению Амурской железной дороги распоряжением казны за ее счет». Окончательное утверждение законопроекта проходило в Государственном Совете. Энергично защищая свою точку зрения, П.А. Столыпин убедил многих сенаторов-противников в необходимости постройки

Амурской железной дороги [10, с. 37]. «Не забывайте господа, что у России нет и не будет других колоний, – говорил в заключении П.А. Столыпин, что у нас нет другого на востоке выхода в море... ясно, что насущной для России потребностью является соединение этих дальних владений железным путем с метрополией» [12, с. 166]. 6 июня 1908 года последовало Высочайшее утверждение закона об отпуске средств на сооружение Амурской дороги. Строительство началось уже с 1908 года.

Головной участок дороги начинался от разъезда Куенга до станции Урюм. Далее дорога была разделена на три части: западную, среднюю (с веткой на Благовещенск) и восточную. Постройка проводилась под общим руководством министра путей сообщения С.В. Рухлова [2, с. 532-533]. Строительство Западного участка велось с 1910 по 1913 год, среднего с 1911 по 1914, восточного с 1912 по 1916 годы.

В район будущей магистрали в 1909 году была командирована специальная экспедиция, в задачи которой входило дополнительное исследование климатических, географических, экономических и других условий прокладки линии. Начальником экспедиции, по предложению П.А. Столыпина, был назначен Н.Л. Гондатти, управляющий делами экспедиции – В. Романов [7, с. 1-4]. Официально экспедиция стала именоваться «Амурская экспедиция, командированная по Высочайшему повелению» [5, с. 39]. Согласно Постановлению Совета Министров, утвержденного 27 октября 1909 года, на экспедицию было возложено «колониционное обследование района Амурской железной дороги и изыскание мер к его заселению» [7, с. 1].

Полевые партии экспедиции были распределены на три отряда: земледельческий, дорожный и горнопромышленный [13, с. 5]. Земледельческий отряд включал шесть партий: геоботаническую (руководители П.И. Прохоров и В.Н. Сукачев), лесную (А.Ф. Горн), переселенческую (С.П. Шликевич), гидротехническую (П.П. Стакле), зооветеринарную (А.Я. Лемперг). Дорожным отрядом руководил М.М. Долгоруков, затем

П.П. Чубинский. Горнопромышленные исследования производили Э.Э. Анерт и А.И. Хлапонин, П.К. Яворский и другие специалисты. Изучение социальных проблем вел представитель МВД В.А. Закраевский [5, с. 39]. С самого начала работы экспедиции исследования проходили не только в районе строительства Амурской магистрали, но и в других областях Дальнего Востока. Только при таком подходе экспедиция могла дать более точные сведения по вопросам колонизации этой территории.

Экспедиция состояла из ученых специалистов по почвенно-ботаническим, агрономическим, статистическим, лесным, гидротехническим, дорожным и геологическим обследованиям [1, с. 525]. Кроме этого, в состав экспедиции вошли уполномоченные различных ведомств, которые соприкасались с колониционным делом на Дальнем Востоке. Всего экспедиция насчитывала около 100 специалистов, работе которых помогали местные жители. Деятельность уполномоченных ведомств не приурочивалась к какому-либо району, а определялась родом изучаемого вопроса. Личные наблюдения уполномоченных были дополнены материалами, собранными ими в различных местных правительственных и общественных учреждениях. Многие вопросы обсуждались в созывавшихся начальником экспедиции совещаниях, проходивших в Благовещенске, Зее, Хабаровске, Николаевске, Никольск-Уссурийском, Владивостоке и Харбине. В совещаниях принимали участия видные местные деятели: чиновники различных ведомств, промышленники и торговцы [13, с. 3-4].

В 1911 году Амурская экспедиция завершила свою работу. В результате было произведено большое количество обследований и систематизирован уже имеющийся материал о Приамурье и других районах Дальнего Востока. Были изданы труды по статистико-экономическому обследованию Амурской Области и Восточного Забайкалья. В частности, произведено обследование казачьего и крестьянского хозяйств, сельскохозяйственное описание земель, входящих в район Амурской же-

лезной дороги. Изучено также колониционное значение земледелия в Амурской и Приморской областях, развитие животноводства. Собраны материалы о положении и нуждах торговли и промышленности в Приамурье и Маньчжурии. Исследовано положение китайцев, корейцев и японцев в Приамурье. Изучены средства сообщения на Дальнем Востоке и их экономическое значение, составлены более подробные географические, геологические, климатические карты отдельных областей Дальнего Востока. Проанализирована работа местного самоуправления. На основе собранных материалов были написаны полевые и общие отчеты экспедиции, выпущен ряд монографий по естественно-историческому и административно-экономическому описанию Дальнего Востока [7, с. 2-4]. Некоторые специальные предложения, касающиеся Амурской железной дороги, обсуждались и проводились при личном объезде начальником экспедиции железнодорожной магистрали.

Участники экспедиции пришли к выводу, что условия постройки Амурской железной дороги значительно отличаются от условий постройки железных дорог в Европейской России. По мнению одного из участников экспедиции экономиста В.А. Саханского, в отличие от европейской России, ни один из отдельных участков проектируемой дороги (восточный, средний, западный) не мог иметь самостоятельного значения [11, с. 1-2].

Под руководством Н.Л. Гондатти был составлен общий сводный отчет Амурской экспедиции. В нем содержалось описание всех главнейших естественных ресурсов края: лесов, недр, водных богатств, земель, пригодных для сельского хозяйства, использование которых должно способствовать культурно-экономическому развитию края [5, с. 40]. В отчете отмечались недостатки колониционной политики правительства, которые заключались в ее односторонности, разрозненности и несогласованности, а также несоответствие хода заселения края его экономическим и политическим потребностям [13, с. 283].

Основной заслугой Амурской экспедиции явилось составление подробного пла-

на колонизации Дальнего Востока. В основу его должно быть положено признание дальневосточных областей колонией, для удержания и развития которой, помимо военной обороны, требовалось: во-первых, обеспечить достижение прочного политического положения, при четком разграничении взаимных интересов России, Китая и Японии; во-вторых, рациональное использование природных ресурсов края, увеличение количества населения и «освобождение его от чужеземного труда, земельной аренды, хлеба, мяса и соли» с целью прекращения уплаты за границу десятков миллионов рублей. С этой целью экспедицией было рекомендовано производить дальнейшее изучение края под четким централизованным наблюдением и руководством. Для торгово-промышленного развития края и улучшения условий строительства Амурской железной дороги был разработан ряд указаний, связанных с развитием средств сообщения: устройство водных и грунтовых путей, в том числе и подъездных дорог к магистрали [13, с. 284-285]. Особое внимание Амурская экспедиция уделила вопросу организации Дорожного отдела в составе Управления водных путей Амурского бассейна, с последующим переименованием его в Управление путей сообщения, для заведования всеми грунтовыми дорогами в крае [14, с. 7-8].

Экспедиция также занималась изучением различных станций Амурской железной дороги, главным образом тех, которые впоследствии могли бы стать поселениями городского типа. В результате произведенных работ было составлено описание железнодорожных поселков и намечены мероприятия по их обустройству [14, с. 20]. В Амурской области экспедицией было рекомендовано образовать город в месте пересечения железнодорожной линии реки Зеи, которому предлагалось наименование «Алексеевск», в честь наследника императорского престола (ныне г. Свободный) [6, с. 2]. Обширный материал, собранный Амурской Экспедицией, и главным образом детально разработанный план работ, лег в основу правительственных мероприятий на Дальнем

Востоке по заселению и торгово-промышленному оживлению этого региона. В значительной мере ускорилось строительство Амурской железной дороги.

Таким образом, можно сказать, что все исследования в отношении постройки Амурской железной дороги производились в зависимости от планов высшей политической власти, международной обстановки и реализации внутренних и внешних социально-экономических интересов государства и общества. В связи с этим прослеживаются три основных этапа проектировочных и экспедиционных исследований Амурской железной дороги. Первый этап – предварительные рекогносцировочные изыскания в 1993-1996 гг., после начала строительства Транссиба. Второй этап – изыскания и выбор наилучшего направления железнодорожной трассы в 1906-

1907 гг. на основе данных экспедиций 1993-1996 гг. Третий этап – работа Амурской экспедиции под руководством Н.Г. Гондатти в 1909-1911 гг. Основные цели геологических изысканий на первом и втором этапе – проектирование наиболее оптимального направления строительства трассы Амурского участка Транссиба с учетом требований безопасности, стоимости и предполагаемой колонизационной востребованности. Экспедиционные исследования, которые проводились на третьем этапе, ставили перед собой основную цель – изучить колонизационный потенциал района строящейся Амурской железной дороги и выработка рекомендаций для возможного ускорения темпов строительства и ликвидации ошибок и недочетов предыдущих рекогносцировок, выявленных в процессе строительства.

Библиографический список

1. Азиатская Россия. В 2 т., Т. I. – СПб., 1914. – 578 с.
2. Азиатская Россия. В 2 т., Т. II. – СПб., 1914. – 640 с.
3. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского, 1896-1897 гг. – СПб., 1898. – 94 с.
4. Витте С.Ю. Воспоминания в 3-х тт., Т. 2. – М., 1960. – 640 с.
5. Дубинина Н.И. Приамурский губернатор Н.Л. Гондатти.
6. Железнодорожные поселки Амурской области (от реки Зеи до Забайкалья). – Хабаровск, 1912. – 170 с.
7. Крюков И. Ф. Земли района Амурской железной дороги: Выпуск III. – СПб., 1911. – 371 с.
8. Ламин В.А. Ключи к двум океанам. – Хабаровск, 1981. – 255 с.
9. Новиков-Даурский Г.С. Историко-археологические очерки. – Благовещенск, 1961. – 190 с.
10. Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. – Хабаровск, 2001. – 352 с.
11. Саханский Б.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой средне-амурской дороги. СПб., 1909. – 272 с.
12. Столыпин П.А. Нам нужна великая Россия. Полное собрание речей в Государственной Думе и Государственном Совете. 1906-1911 гг. – М., 1991. – 411 с.
13. Труды командированной по Высочайшему повелению Амурской Экспедиции. Выпуск I. Общий отчет Амурской экспедиции за 1910 год. – СПб., 1911. – 288 с.
14. Труды командированной по Высочайшему повелению Амурской Экспедиции. Приложение I, к Выпуску I, Свод первоочередных мер на Дальнем Востоке, составлен по общему отчету Амурской Экспедиции. – СПб., 1911. – 80 с.

THE FIRST SURVEYS AND EXPEDITION RESEARCH DURING THE DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE AMUR RAILWAY IN 1893-1911

M.A. Ivanova, *Candidate of Historical Sciences, Associate Professor*

E.N. Maslova, *Candidate of Legal Sciences, Associate Professor*

V.S. Tokmakov, *Candidate of Historical Sciences, Associate Professor*

**Amur State Medical Academy of the Ministry of Health of Russia
(Russia, Blagoveshchensk)**

***Abstract.** The article deals with the main design surveys of the Amur railway in 1893-1906 expeditions B.U. Savrimovich and V.P. Vyazemsky. Reasons for abandoning the construction of the Amur railway at the end of the 19th century The attitude of government officials to the need to build the Amur railway. Return to the Amur Railway project after the Russo-Japanese War. Repeated surveys of the Amur railway in 1906-1907. The work of the expedition led by N.L. Gondatti in the area of the Amur railway under construction.*

***Keywords:** Amur railway, Amur expedition, Far East, Transsib, research, expedition research.*