

**DOI** 10.17150/978-5-7253-3124-0.48

**Л.В. КАЛЬМИНА**

**УДК** 930 (571.1/.5)

**ББК** 63.2 (2Р5)

## **СИБИРСКАЯ ЛОГИСТИКА: ПЕРВЫЕ ПРОЕКТЫ НА СТРАНИЦАХ «ВОСТОЧНОГО ОБОЗРЕНИЯ»<sup>1</sup>**

Статья посвящена проектам создания транспортно-логистических комплексов в Сибири в дорельсовый период. Каждый из них становился объ-

---

<sup>1</sup>Статья подготовлена в рамках государственного задания, проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII – XXI вв.)», № 121031000243-5

ектом внимания газеты «Восточное обозрение», у которой было свое видение «обустройства» Сибири. Автор приходит к выводу, что издание считало основными путями сообщения в Сибири водные в силу наличия в регионе множества полноводных рек. Железнодорожные пути, по мнению редакции, следовало проводить только там, где использование водных было технически невозможным или слишком затратным.

**Ключевые слова:** газета «Восточное обозрение», логистика, водные пути сообщения, железная дорога, Амур, Иртыш, Енисей.

*L. V. KALMINA*

## **SIBERIAN LOGISTICS: FIRST PROJECTS ON PAGES OF THE EASTERN REVIEW**

The author dwells upon the projects of transport-logistic complexes in Siberia in pre-railway period. Each of them happened to be the aim of newspaper The Eastern Review which had its own point of view about Siberia's reconstruction. The author came to the conclusion that the edition considered waterways as main means of communication in the region due to the numerous full-flowing rivers. Railways, according to the staff, should be built only if water ways usage was technically impossible or too expensive.

**Keywords:** newspaper The Eastern Review, logistics, waterways, railway, Amur, Irtysh, Yenisei

Темпы и масштабы экономических преобразований в Сибири с ее обширными территориями и слабой населенностью зависели от транспортной инфраструктуры, которая играла в регионе исключительно важную роль. От быстроты доставки и пропускной способности транспорта зависели темпы аграрной и промышленной колонизации, технического перевооружения промышленности, скорость и формы товарообмена, условия и объем капиталовложений [1, с. 251]. Исследователи отмечают, что если в центре России промышленный переворот начинался с легкой промышленности, последовательно охватывая затем тяжелую индустрию, транспорт, связь, сельское хозяйство, то на окраинах империи он начинался с транспорта [2, с. 41].

В дореельсовый период первоначально основным сибирским транспортом был гужевой. Но в середине XIX в. он уже не мог удовлетворить потребностей экономики края в перевозках. С этого времени сибирская логистика предполагала максимальное использование водного транспорта, который летом значительно удешевлял доставку товаров в сравнении с колесным. В дискуссии о роли водных путей сообщения в Сибири самое активное участие приняла газета «Восточное обозрение», которая постоянно «задумывалась над их судьбою».

Газета с большим пиететом относилась к рекам, которые служили маршрутом для первых сибирских колонистов, позже – для промышленников и торговцев. Их разветвленную сеть, «многоводные реки, которые, обогащаясь притоками, превращаются в громадные вместилища воды», обширные бассейны речных систем редакция считала большим преимуществом Сибири, природными удобствами сообщения, а немногочисленные препятствия – вполне преодолимыми с помощью техники. Естественное разветвление рек с притоками привлекало внимание «администраторов, инженеров, промышленников и прожекторов», рождая у них всевозможные комбинации соединений в одну непрерывную сеть. Газета приветствовала подобные идеи, которые первоначально «проявлялись в мечтании писателей и разных деятелей» вроде исследователя Сибири М.К. Сидорова, задумавшего соединить Печору с Обским бассейном, или М.М. Геденштрома, считавшего «сцепление притоков благоприятными условиями для непрерывного сообщения Европы с Азией от Атлантического океана до Восточного» [3, 1887, № 40; 1888, № 40].

Толчком к дискуссии о роли водных путей в Сибири на страницах газеты послужил имперский проект проведения сплошного рельсового пути от Балтийского моря до Тихого океана, хотя при этом оговаривалось, что прежде всего следует улучшить водное сообщение, прибегая к устройству железных дорог лишь там, где его быть не может, или строительство рельсового пути будет настолько затратным, что сделает его проведение невыгодным [3, 1887, № 10]. За три года (1886-1888) редакция опубликовала серию передовых статей, где обозначила свое видение речных путей Сибири и важную роль в их развитии трех рек: Амура, Енисея и Иртыша.

Начало дискуссии о возможностях Амура в укреплении экономических позиций России на Дальнем Востоке положил проект проведения железнодорожного пути от Байкала к Сретенску. Иностранные товары из Николаевска следовали по Амуру с мая по сентябрь, а зимой по льду Амура, но в весеннее и осеннее время поток товаров прекращался, потому что другого пути, кроме Амура, не было. Товары из Сретенска с немалыми трудностями направлялись к озеру Байкал. В 1880-е гг. сибирские генерал-губернаторы уже начали добиваться постройки железной дороги на участках от Томска до Иркутска и от Байкала до Сретенска, которые должны были соединить пути западно-сибирского судоходства с восточно-сибирским по Амуру [4, с. 90].

Вопрос о целесообразности строительства железнодорожной ветки от Байкала до Сретенска военный губернатор Забайкальской области Я.Ф. Барабаш вынес на обсуждение деловых кругов Забайкалья, которые высоко оценили проект. В свою очередь они выдвинули несколько

предложений о создании, говоря современным языком, транспортно-логистического комплекса, включавшего водный путь Байкал – Селенга – Шилка и железную дорогу. Умелое чередование железнодорожного и водного путей сообщения, по мнению предлагающих, должно было сократить расстояние, а, следовательно, и транспортные расходы. К тому же параллельное проведение железной дороги и развитие парохозяйства по Байкалу и Шилке давало возможность доставки чая, минуя Ургу. Следовательно, драгоценные металлы, которыми приходилось расплачиваться за транзит, оставались в России, а не переходили к Китаю [5, лл. 11, 21].

Редакция включилась в обсуждение, опубликовав ответ на статью в газете «Сибирь» «Толки о железной дороге» за авторством некоего В.В. Автор аргументировал пользу железнодорожной ветки от Байкала к Сретенску необходимостью прочного сообщения с Приамурским краем, чего торговый путь на Кяхту обеспечить не может. Устройство грунтового пути к Сретенску он считал излишней тратой денег, тогда как железная дорога облегчит сообщение с Амуром и даст возможность доставлять по нему гораздо большее количество грузов.

Будучи убежденной сторонницей максимального использования рек для транспортировки грузов, газета соглашалась, что железная дорога от Сретенска до Байкала важна как способ соединения двух великих речных систем, поскольку только водными путями в Забайкалье не обойтись: слишком большие предстоят затраты на соединение каналом Байкала и Сретенска и расчистку притоков Селенги и Амура. По мнению редакции, восточный берег Байкала и Сретенское, откуда начинается пароходное движение по Амурской системе, следовало соединить рельсовым путем, длина которого составит около 950 верст, а дальше уже начинается пароходное движение по Амурской системе. Вести рельсовый путь следует из села Сретенска по округам, богатым хлебом и скотом, и долинам рек Ингоды, Хилка на Петровский завод, а оттуда в Ключевку южнее станции Боярской на Байкале. На всем протяжении трассы препятствия, по мнению редакции, будут незначительны: легкий перевал через Яблоневый хребет, небольшие перевалы через Хамар-Дабан, тянувшийся вдоль восточного берега Байкала, река Нерча близ Нерчинска и Селенга.

Железнодорожную колею от Байкала до Сретенска предполагалось строить узкоколейной, хотя забайкальские предприниматели считали: в недалеком будущем дорога будет иметь мировое значение, поэтому строить узкоколейку едва ли разумно [5, л. 24]. Журналисты «Восточного обозрения» поддерживали эту точку зрения, хотя понимали, что средств на ее строительство понадобится очень много. Однако ждать, пока будет проведена ширококолейная железная дорога по Забайкалью

и пока она себя окупит, газета считала невозможным. Она подсчитала, что при монгольском транзите доставки чая, который далее через Кяхту идет через всю Сибирь на Ирбитскую и Нижегородскую ярмарки, около 5 млн руб. остаются в Китае и Монголии. При «устройстве» усовершенствованного пути по Забайкалью чай можно доставлять по Амуру, и эти деньги «послужат к развитию пути, связывающего наши гавани на Тихом океане с Европейскою Россиею», – утверждала газета в редакционной статье «Проект проведения узкоколейной железной дороги от восточно-го берега Байкала до с. Сретенская на р. Шилке».

Понимая стратегическую важность этого пути, издание считало его сооружение безотлагательно необходимым, даже если проектируемая дорога окажется убыточной. Газета видела и ее экономическое значение для Амурского края, где собственного хлеба не хватало, и потому его закупали в Маньчжурии. Железная дорога позволила бы избавиться от «маньчжурской зависимости», поскольку ввоз хлеба по железной дороге будет дешевле купленного в Маньчжурии.

Издание понимало, что со строительством этого пути торговля чаем в Кяхте придет в упадок, но считала «развитие жизни по Амуру и Забайкалью» своеобразной компенсацией этой потери. При отсутствии сухопутных дорог реки Амур, Шилка и Уссури составляют главную артерию сообщения в крае, и даже сейчас, доказывала газета, при мало-устроенном пароходстве на Амуре и еще не установившемся ввозном промысле в Забайкалье ежедневно по Амуру проходит не менее 150 тыс. пудов чая.

Главным аргументом в пользу «Амурской» доставки чая редакция считала ее относительную дешевизну в сравнении с монгольской – даже при всех неудобствах чайного транзита через Приамурский край. По крайней мере, пуд чая, доставляемого по Амуру из главной чайной столицы Ханькоу, в Иркутске продавался на 1,5 руб. дешевле пуда чая, доставленного через Монголию. К тому же монголы – возчики необязательные: могут доставить груз позже оговоренного срока или даже вовсе его потерять [3, 1887, № 10].

Подготовку Амурского пути как основного «чайного» газета считала быстрой и мало затратной. Предстояло лишь вынуть камни на мелких местах фарватера и обозначить специальными знаками отмели. Средства на это пожертвуют владельцы пароходов, поскольку они в этом пути заинтересованы. Обозначив свою позицию, газета пришла к заключению, что вопрос об улучшении фарватера рек Амура и Шилки стоит совершенно особо, и подготовка водного пути необходима для края вне зависимости от того, будет ли проведена Забайкальская железная дорога или нет [там же].

Настороженное отношение к железной дороге редакция сохраняла, даже признавая необходимость ее некоторых участков, и возражала

против рельсового пути как единственного способа «устранения разобщения» между Забайкальем и Приамурским краем. Население территории за Байкалом, тяготеющей к Восточному океану, утверждала газета, всегда предпочтет транспортировку морем как более удобным и дешевым путем, и проектируемая «великая» дорога едва ли будет иметь для нее какое-либо значение. Когда появятся экономические исследования, заключало издание, автор обсуждаемой статьи пожалеет о своих скороспелых выводах [3, 1886, № 25].

Выражая уверенность в том, что сплошной рельсовый путь в Сибири невозможен, и его придется дополнять водным сообщением, редакция видела возможность использования Обского бассейна, который при грамотной разработке логистики может открыть дорогу в Монголию и Китай.

Поводом для обсуждения роли Енисея в проектах сибирской транспортной инфраструктуры послужило письмо неизвестного корреспондента, придававшего Енисейской системе большое значение. Автор, приветствуя строительство канала между Обью и Енисеем, сокрушался, что его связывают исключительно с проектом будущей железной дороги, тогда как улучшение водных путей сообщения в Сибири необходимо – даже если правительство империи не решится нести колоссальные затраты на постройку железной дороги. С верховьев Енисея начинается самый краткий путь в сердце Китая, куда еще не проникал ни один иностранец. России нужно успевать создавать здесь разветвленную транспортную сеть, которая позволит обойтись без китайских посреднических фирм и выйти напрямую к китайским потребителям. Имея доступ во внутренний Китай с разных сторон, русские купцы сами смогут выбирать китайских партнеров и пункты для отправки больших партий товаров.

Автор письма считал, что создание «правильного» пароходства по верхнему Енисею поможет решить и стратегические задачи, поэтому на него нельзя жалеть денег. Владая путем по Енисею, Россия всегда будет иметь возможность угрожать Улясутаю, откуда ведут дороги и в Ургу, и в Калган, а стало быть, и всей северной Монголии. Дорога до Улясутая удобная, можно везти и пушки, и ракетные станки. В случае затяжных военных действий с Китаем верхний Енисей и Улясутай могут стать «особым операционным базисом» для дальнейших наступательных действий. Зная об этом, Китай поостережется стягивать свои войска в Маньчжурию для наступления на Амуре, пусть даже на это его будут толкать немецкие инструкторы. Судя по тому, что газета призывала прислушаться к мнению автора при обсуждении плана сибирских путей, она его разделяла [там же, 1887, № 29].

Работы по строительству канала вначале имели пробный характер: были сомнения, можно ли без лишних издержек вести работы в почти безлюдной местности. Однако корреспондент газеты, ознакомившийся

на месте с ходом работ, сделал вывод о несомненной удаче опыта [3, 1884, № 50].

Не успела газета порадоваться «обручению двух бассейнов» Оби и Енисея, как «обнаружилось», что «канал этот ... мог иметь весьма неясное значение до того времени, пока Ангарский путь не будет приспособлен для непрерывного плавания». На Ангаре большие пороги преграждали путь, и реку еще предстояло «приспособить» к судоходству. Новые проекты – расчистка Ангары от порогов, соединение Печоры с Обью, проведение железной дороги через всю Сибирь – «затмили и оттеснили на задний план еще не оконченный канал, в выгодах которого явились весьма немалые сомнения» [там же, 1887, № 40].

Канал все-таки был построен, но за время его строительства флот обновился, габариты и тоннаж судов увеличились, и он уже не мог их пропускать. Понадобились бы значительные средства для перестройки канала, однако со строительством Транссибирской магистрали эти работы были приостановлены.

Но больше всех «не повезло» Иртышу. Поводом для подробного описания газетой «злоклучений» реки стал «Очерк и предположения об улучшении судоходных свойств р. Иртыша», принадлежавший перу инженера путей сообщения М.С. Чернышева. Казалось бы, при упрочении и расширении русских границ на юге Сибири Иртыш стал «естественной веной», по которой суждено было развиться торговым отношениям Сибири и Европы с Северным Китаем, писал автор очерка. На исследования торгового пути внутрь Китая тратились огромные средства. И, хотя пробный рейс по Иртышу до оз. Зайсан был успешным, этот путь для торговых отношений с Китаем был признан кратчайшим, а вопрос о возможности пароходного сообщения по Иртышу выше Семипалатинска в очередной раз был решен утвердительно, понадобились изыскания «еще более кратчайшего пути», и толки о торговом значении реки продолжались. Однако сколько ни предпринималось экспедиций, «торговля эта не подвигалась, и водный путь по Иртышу не улучшился ни на шаг», а «все выгоды сообщения с Китаем, Южными степями и Илийской долиной остаются потерянными».

Предложения создать непрерывное судоходство «выплывали временами настоятельно; выгоды предьявлялись до очевидности», попытки использования одного из самых водообильных бассейнов Сибири как непрерывного торгового пути предпринимались неоднократно. Однако «неисповедимую волей судеб почему-то энергия застывала, инициатива пропадала», и наступало «полнейшее забвение и обширных планов, и изысканий, и самих проектов», а река «продолжает оставаться в первоначальном своем виде», т.е. совершенно недоступной для судоходства во всем верхнем течении и в большей части среднего, заключает автор очерка [там же].

«Многие мысли навеяны были самим отчетом и историческим очерком, накиданным в нем, – отозвалась на материал М.С. Чернышева газета, – другие явились вообще по поводу проектов и планов на счет сибирских рек и водных сообщений, которые до последнего времени всплывают, ...производят эффект, дают обширное поле воображению, окрашиваются радужными надеждами, пестрят цифрами миллионных торговых оборотов, претендуют на всемирное значение, но... вызвав едва первые попытки и исследования, замирают, забываются, исчезают на известное время совершенно из памяти современников и пропадают, наконец, из поля общественного внимания надолго... Как показывает история, фатальные вопросы о водных путях в Сибири идут столь своеобразно, что самые обширные и громадные проекты временами забываются и исчезают или нарождаются все новые и новые изыскания, независимо от предшествовавших». Причем, не без сарказма заключает газета, средства на эти изыскания выделяются даже скорее, чем на улучшение уже разведанных путей [3, 1887, № 40].

Мнение о том, что траты на улучшение водных путей в Сибири будут напрасными, поскольку их скоро заменит железная дорога, газета подвергла критике. Она считала, что водные пути нисколько не мешают «железным», а, напротив, послужат «могучим подспорьем». Удешевляя провоз товаров, они уменьшат до минимума и провозной тариф. Но все-таки «Восточное обозрение» считало водные пути первостепенными и наиболее надежными по нескольким причинам. Во-первых, газета вообще настороженно относилась к проектам проведения Транссибирской магистрали. Свою позицию она объясняла опасениями, что Сибири предназначена исключительно роль «кладовой» сырья, которое можно выкачивать до бесконечности [6, с. 302]. Во-вторых, она считала рельсовый путь технически ненадежным, поскольку тяжелый груз может не выдержать длинной железнодорожной перевозки и, что называется, «сойти с рельсов», а доставлять товар придется веренице лошадей, которая протянется вдоль действующей железной дороги [3, 1888, № 40]. В-третьих, газета была искренне убеждена в том, что железные дороги хороши для Европы, где промышленность достигла высшего развития и «перевозка компактного товара концентрированно выгодна». Но даже и в Европе при разветвленной железнодорожной сети совершенствуются водные пути, да и в европейской части России строительство железных дорог не помешало затратить огромные средства для расчистки Волги. Сибири же еще предстоит поднять свое хозяйство, прежде чем она сможет эксплуатировать железнодорожную магистраль. Непрерывный путь с Запада на Восток будет оправдан только тогда, когда даст выход на соседние страны и тем обеспечит приток туда российских товаров. Водные же пути – «истинно товарные пути», неотложная потребность сель-



ской промышленности, которая доставит «наиболее пользы сибирскому крестьянскому населению». А нужды большинства сельского населения должны стоять в Сибири на первом плане. К тому же, по мнению редакции, при должном развитии внутренних путей сообщения иностранная конкуренция будет не страшна [3, 1888, № 40; 1887, № 29].

Последующие события показали, что Транссибирская магистраль стала и первым значительным шагом в модернизации экономики Сибири, и важным геополитическим проектом, позволившим империи укрепить свои позиции на востоке. Водные пути действительно, как предсказывала газета, служили подкреплением путей железнодорожных, и в стратегических проектах учитывались. В частности, их предполагалось использовать для подвоза войск и продовольствия в зону военных действий в период Русско-японской войны в том случае, если железная дорога не справится с перевозками. Однако даже при низкой пропускной способности магистрали, колоссальных финансовых расходах и затратах человеческого труда на реконструкцию путей дорога выполнила свою задачу, и все проекты использования сибирских рек для снабжения армии за ненадобностью остались нереализованными [7, с. 22-23].

### Список использованной литературы и источников

1. Сибирь в составе Российской империи / отв. ред. Л. М. Дамешек, А. В. Ремнев. – Москва : Новое литературное обозрение, 2007. – 368 с.
2. Зиновьев В. П. Особенности становления индустриального общества в Сибири в XIX – начале XX вв. / В. П. Зиновьев // Проблемы истории, историографии и источниковедения России XIII-XX в. – Томск : Том. гос. ун-т, 2003. – С. 35-48.
3. Восточное обозрение. – 1884, 1886, 1887, 1888.
4. Лукьянчикова Н. П. Международные торговые отношения в XIX в. и потребности создания сибирской магистрали / Н. П. Лукьянчикова // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2001. – Иркутск : изд-во БГУЭП, 2001. – С. 88-90.
5. Государственный архив Забайкальского края. – Ф. 1(о) (Забайкальское областное правление (общий). – Оп. 1. – Д. 2257.
6. Кальмина Л. В. «Сибирская железная дорога строится не для Сибири». «Восточное обозрение» против прогресса? / Л. В. Кальмина // Историко-экономический ежегодник: 2022. – Иркутск : Изд. дом БГУ, 2022. – С. 297-306.
7. Струк Н. К. Железные дороги Восточной Сибири в русско-японскую войну 1904-1905 гг. / Н. К. Струк // Сибирский исторический сборник (социально-политическое развитие Сибири). – Вып. 1. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 1973. – С. 21-41.

### Информация об авторе

*Кальмина Лилия Владимировна* – доктор исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник, отдел истории, этнологии и социологии, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: kalminal@gmail.com

---

**Author**

*Lilia V. Kalmina* – Doctor in History, Leading Researcher, Associate Professor, Department of History, Ethnology and Sociology, the Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, 6, Sakhyanova str., Ulan-Ude, 670047, e-mail: kalminal@gmail.com