

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования «Иркутский государственный университет путей сообщения»

На правах рукописи

Никифорова Наталья Викторовна

ИСТОРИЯ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1887–1934 ГГ.)

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
д-р ист. наук, профессор
Третьяков В.Г.

Иркутск, 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. Формирование направления, изыскания, сооружение и первые годы эксплуатации Забайкальской железной дороги (1887–1913 гг.)	
1.1. Изыскательские и проектные работы	36
1.2. Организация строительства и кадрового обеспечения дороги	48
1.3. Начало эксплуатационной работы Забайкальской железной дороги	64
Глава 2. Забайкальская железная дорога в 1904–1920 гг.	
2.1. Железная дорога в период Русско-японской войны	81
2.2. Деятельность дороги в годы Первой мировой и Гражданской войн	97
2.3. Решение кадрового вопроса и социально-экономических проблем в досоветский период	115
Глава 3. Особенности эксплуатации железной дороги и её влияние на развитие базовых отраслей экономики Забайкалья (1920–1934 гг.)	
3.1. Забайкальская железная дорога в восстановительный период	136
3.2. Читинская железная дорога как политическое решение экономической проблемы	153
3.3. Работа Забайкальской дороги в индустриальный период	169
3.4. Влияние железной дороги на развитие базовых отраслей экономики Забайкалья	189
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	204
Список сокращений и условных сокращений	211
Список использованных источников и литературы	213
Приложение 1. Количество дней и сумма дохода по отдельным отраслям работ при постройке Забайкальской железной дороги каторжными за 1898 г.	241
Приложение 2. Соглашение между дорогами Забайкальской и Китайско-Восточной о порядке эксплуатации участка Китайско-Восточной дороги от Китайской границы до станции Маньчжурия. 6-го сентября 1903 года	244

станция Маньчжурия

Приложение 3. Карта Забайкальской железной дороги	246
Приложение 4. Соглашение об оказании японским командованием помощи Управлению Забайкальской железной дороги	247
Приложение 5. Список остановочных пунктов Забайкальской железной дороги на 1 апреля 1918 г.	249
Приложение 6. Убытки по Хилокскому участку	252
Приложение 7. Сведения об общежитиях при железнодорожных школах (3.08.1918 г.)	253
Приложение 8. Устав железнодорожного сиротского приюта Забайкальской железной дороги	254
Приложение 9. Договор между представителем РСФСР и В.З.В.П. о сдаче в концессию участка железной дороги восточнее реки Селенга от 19 марта 1920 г.	259
Приложение 10. Станции Забайкальской железной дороги 1923–1924 гг.	261
Приложение 11. Ветви Забайкальской железной дороги (1924–1925 г.)	263
Приложение 12. Результаты осмотра скалистых откосов вдоль железнодорожного участка Иркутск–Мысовая (1925 г.)	265
Приложение 13. Ущерб от пребывания интервентов в 1918–1920 гг. на Читинской железной дороге	271
Приложение 14. Условие, заключённое между представителями бывших австрийских военнопленных и представителем особо уполномоченного народного комиссара путей сообщения по железным дорогам Сибири	275

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Забайкальская железная дорога как важнейшая транзитная составляющая Транссибирской магистрали и одна из ключевых транспортных магистралей Дальневосточного Федерального округа осуществляет экспортные и транзитные перевозки¹. Дорога обеспечивает функционирование трансконтинентального коридора, связывающего страны Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы, а также железнодорожное сообщение Российской Федерации с Китайской Народной Республикой, играет важную роль в обеспечении внешней торговли Российской Федерации через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия².

Сегодня Забайкальская железная дорога, исполняя существенную роль в грузопотоке, обновляет свою инфраструктуру. Модернизация инфраструктуры Забайкальской железной дороги обеспечит потребности внешней торговли страны и позволит реализовать её транзитный потенциал³.

Транспортная инфраструктура Забайкальской железной дороги зарождалась уже во время создания Великого Сибирского пути, целью которого было осуществление связи европейской части России с Сибирью и Дальним Востоком. Дорога как часть важнейшего магистрального направления выполняла стратегическую и транзитную роль (в отсутствии надёжного водного и гужевого пути) и

¹ Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 N 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96571/f1d12cbe15c5cdddbd0ac61a818831f10e1f7c4d/

² Заб. ж. д. сегодня. [Электронный ресурс]: URL: http://zabzd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=1&layer_id. (дата обращения 27.03.2018).

³ Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2009 N 2094-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года». [Электронный ресурс]: URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_96571/f1d12cbe15c5cdddbd0ac61a818831f10e1f7c4d/

вносила определённый вклад в мировое пассажирское и грузовое движение из Европы в Японию, Китай, Монголию и обратно.

Анализ исторического опыта эксплуатационной работы дороги также не менее важен при рассмотрении вопросов модернизации железной дороги. Это особенно важно для Забайкалья, региона со сложными физико-географическими, горно-геологическими и климатическими условиями, которые сильно влияют на работу транспорта. Инфраструктура дороги создавалась при отсутствии опыта работы в условиях влияния геокриологических процессов, что приводило к деформации земляного полотна, искусственных сооружений, промышленных и гражданских построек. Этот опыт вырабатывался в условиях перевозочного процесса, и обращение к нему может представлять практический интерес.

Также в процессе эксплуатации железной дороги решались многие социально-экономические вопросы как на самой дороге, так и на прилегающей территории. Научное осмысление этих процессов с точки зрения модернизационного обновления и развития инфраструктуры – важный фактор в развитии дороги.

В этой связи актуальным становится изучение исторического опыта создания и начала эксплуатации Забайкальской железной дороги, что является немаловажным при рассмотрении вопросов модернизации железной дороги на современном этапе.

Степень изученности. Литература по теме исследования хронологически разделена на три группы: досоветская, советская и современная российская.

В досоветский период первые публикации связаны с обсуждением проблемы выбора направления и технических условий Сибирской железной дороги в русском Техническом обществе, где наряду с множеством вопросов проявлялся интерес к изыскательским работам на Забайкальской железной дороге. При этом к моменту обсуждения изысканий направление будущей линии уже было определено, и суть дискуссии заключалась в том, чтобы обратить внимание на сложные моменты, встреченные во время полевых работ⁴.

⁴ Труды Комиссии имп. рус. Техн. о-ва по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. По VIII-му отделу Общества. СПб., 1890. 437 с.

С началом строительства Сибирской железной дороги по распоряжению Приамурского генерал-губернатора А.Н. Корфа была выпущена брошюра, на страницах которой призывалось немедленно приступить к сооружению линии, обосновывая дешевизной строительства и перевозки товаров⁵.

В освящение проблем строительства и эксплуатации Забайкальской железной дороги внесли значительный вклад и некоторые руководители дороги. Начальник работ по постройке Забайкальского участка Транссиба А.Н. Пушечников опубликовал свои мысли, ставя перед собой две задачи: привлечь внимание правительства на недостатки в проектировании и строительстве железных дорог в Сибири, и на основе своего опыта дать рекомендации будущим инженерам, как рационально вести путевое строительство⁶. Начальник изысканий и заместитель начальника работ по постройке дороги Г.В. Адрианов результаты своих исследовательских работ также представил для дальнейшего практического приме-

⁵ Записка о постройке Забайкальской железной дороге. СПб., 1892. 30 с.

⁶ Пушечников А.Н. О недостатках в деле изысканий и постройке железных дорог в Сибири // Железнодорожное дело. 1907. № 46–47. С. 523–530; Пушечников А.Н. О недочётах в деле постройки железных дорог, непосредственным распоряжением правительства. [СПб.], [1907]; Инженер. 1909. № 5. С. 133–142; № 6. С. 174–180; № 7. С. 216–220; Пушечников А.Н. Записка о недочётах в постановке дела постройки железных дорог в Сибири и о мерах к устранению этих недочётов при дальнейшей постройке их / А.Н. Пушечников. [СПб., 1908]. 12 с.; Пушечников А.Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России. СПб., [1908]. 46 с.; Инженер. 1910. № 7. С. 221–223; Пушечников А.Н. Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге, для защиты её от повреждений наводнениями (предназначается на память Управлению железных дорог и местному Управлению Забайкальской железной дороги). СПб. 1913 г. 30 с.; Известия собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 34. С. 596–603; Пушечников А.Н. Случай из моей железнодорожной строительной практики: постройка Байкальской ветви с временным деревянным мостом через Иркут и замена его постоянным мостом. СПб., 1913. 26 с.; Известия собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 25. С. 431–435; № 26. С. 445–448; Пушечников А.Н. Объяснения инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию. СПб., [1913]. 11 с.; Пушечников А.Н. К истории постройки Забайкальской железной дороги. Письмо бывшего начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги А.Н. Пушечникова в редакцию «Известий собрания инженеров путей сообщения» // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. 22 августа. № 31. С. 1–4; Пушечников А.Н. Объяснение по поводу помещённой в № 28 «Известий собрания инженеров путей сообщения». 1913 г. статьи инженера И.К. Ивановского: «Вынужденный ответ инженеру А.Н. Пушечникову» // Известия собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 36. С. 637–640.

нения в строительстве и метеорологии⁷. Начальник эксплуатационного Управления дороги Ф.И. Кнорринг⁸ и заместитель начальника дороги А.С. Мелентьев⁹ осветили краткий период работы дороги (1907–1909 гг.). Авторы работали в разное время, их взгляды и приоритеты отличаются друг от друга, но учитывая разные задачи, которые им приходилось выполнять, взгляды и мнение каждого имеет важное значение.

Юбилейное издание, посвящённое 10-летию Забайкальской железной дороги¹⁰ написано живыми очевидцами, инженерами и работниками дороги. В книге рассматриваются все службы и отделы, работавшие в 1900–1910 гг. на Забайкальской железной дороге. Однако публикация не раскрывает многих сторон деятельности дороги. Например, отсутствует информация об изыскательских работах и ходе строительства, а история служб изложена только с технической точки зрения, поэтому проследить их развитие не представляется возможным. В приложении даются лишь фамилии руководителей дороги, списки рабочих и служащих, десять лет отработавших на дороге, но, к сожалению, в большинстве своём, без указания должностей и станций, на которых они работали. Одним словом, списки неполные.

Большой материал, посвящённый итогам переписи населения на Забайкальской железной дороге, выполненной 15 мая 1913 г., опубликовал доктор Н.М. Анастасьев, санитарный врач Забайкальской железной дороги¹¹. Описание желез-

⁷ Адрианов Г.В. Ведомость абсолютных высот в разных точках Забайкальской области // Известия ВСОИРГО. 1894 Т. 25. № 1. С. 88–92; Адрианов Г.В. Технический отчёт по вопросу о строительстве цементного завода в Забайкалье // Известия ВСОИРГО. 1894. Т. 25. № 2–3. С. 61–79.

⁸ Кнорринг Ф.И. Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги: Забайкальская железная дорога. 1906–1909 гг. Иркутск, 1910. 212 с.

⁹ Мелентьев А.С. Забайкальская железная дорога во время мира и Русско-японской войны. 1900–1907 гг. Коррективы к кн. Ф.И. Кнорринга «Попытка определить хозяйственность эксплуатации железных дорог». Асхабад, 1911. 226 с.

¹⁰ Забайкальская железная дорога: Юбилейный сб. 1900–1910 гг. / Напечатано по распоряжению Упр. Забайкальской ж. д. Иркутск, 1910. 518 с.

¹¹ Анастасьев Н.М. О переписи населения на Забайкальской железной дороге // Вестник железнодорожной медицины и санитарии. 1916. Октябрь. С. 317–335; Забайкальская железная дорога: Отчёт о переписи населения Забайкальской железной дороги / Составлен санитарным врачом Н.М. Анастасьевым. Иркутск, 1914. 71 с.

нодорожных посёлков по Забайкальской линии приведено в одном из томов «Трудов командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции»¹². Краткая история строительства Забайкальской железной дороги нашла отражение в фундаментальном издании, посвящённом Русско-японской войне¹³.

Работа И.И. Рабиновича, вызванная, по мнению автора, «жаждой железнодорожного строительства» (Иркутск–Бодайбо, Верхнеудинск–Кяхта, Тюмень–Омск, Новониколаевск–Барнаул и др.), знакомит с данными, вытекающими из сведений по перевозке товаров, что в общих чертах позволяет представить экономическое положение и торгово-промышленное развитие Забайкальской области и восточной части Иркутской губернии. Но главная цель экономическо-статистической характеристики районов, прилегавших к Забайкальской железной дороге, состояла в том, чтобы цифрами, выражавшими товарообмен, поддержать те суждения, которые высказывались для привлечения частных капиталов для железнодорожного строительства. В своём исследовании И.И. Рабинович приводит точные цифры по товарообмену между Сибирью и Европейской Россией, причём данные по перевозке представлены как по группам товаров, так и по каждому товару в отдельности, а также приводятся сведения по каждой станции о количестве прибывавших грузов. Рабинович, стремясь показать влияние железной дороги на Забайкальскую область и Иркутскую губернию, с достаточной полнотой раскрыл особенности перевозочного процесса, в том числе связанного с переселением¹⁴.

Чиновники Сибирского порайонного комитета по регулированию массовых перевозок по железным дорогам показали слабое развитие промышленности и сельского хозяйства, что являлось причиной низких объёмов перевозок на дороге и привлечение товаров извне, создавая, таким образом, особенный характер гру-

¹² Солдатов В. Железнодорожные посёлки по Забайкальской линии // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 2. Т. 5. Ч. 1а. Стат. описание и материалы по переписи 1910 г. СПб., 1912. 380 с.

¹³ Русско-японская война. 1904–1905 гг. Т. 7. Тыл действующей армии. Ч. 2. Пути сообщения, средства, средства передвижения и сношений / Работа Военно-исторической комиссии по описанию Русско-японской войны. СПб., 1910. С. 6–20.

¹⁴ Рабинович И.И. Экономическо-коммерческое обследование Забайкальской области и Иркутской губернии в связи с деятельностью Забайкальской железной дороги и движение грузов по Сибирской железной дороге. Иркутск, 1909. 202 с.

зовой работы дороги, а именно преобладание в её грузообороте количества ввозимых на неё грузов¹⁵.

Анализируя досоветскую историографию, приходим к выводу, что в литературе освещались вопросы текущего характера. Общим для всех досоветских изданий является наличие в них технических и статистических данных, т. е. сведений о направлении линии, упоминания об инженерных сооружениях и эксплуатационных проблемах.

Характерной чертой советской историографии являлось рассмотрение общих вопросов развития железнодорожного транспорта в стране, создание аппарата советского транспорта, восстановление транспорта, мероприятия правительства по развитию транспорта в годы первых пятилеток. Эти проблемы исследовали Л.Э. Бинович, И.Д. Михайлов, В.К. Яцунский, П.Е. Безруких, А.А. Карабанов, Л. Казачинский и Л. Хват, А.Г. Напорко, Б.П. Орлов¹⁶. Работа транспорта СССР и рабочих-железнодорожников рассмотрена в коллективных монографиях: «Транспорт СССР: итоги за 50 лет и перспективы развития»¹⁷ и «Советские железные дороги: Очерки о делах и людях железнодорожного транспорта СССР»¹⁸. С первых дней Советской власти и до конца второй пятилетки росту политической и трудовой активности железнодорожников, улучшению их материального благосостояния и повышению уровня технической культуры посвящена коллективная

¹⁵ Статистико-экономический обзор района тяготения Забайкальской железной дороги / МПС. Сиб. порайон. ком-т по регулированию массовых перевозок грузов по ж. д. Ново-Николаевск, 1915. 457 с.

¹⁶ Бинович Л.Э. Достижения советского транспорта. М. 1924. 150 с.; Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925. М.; Л., 1925. 246 с.; Яцунский В.К. Транспорт СССР. История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта: пособие для учителей по изучению транспорта. М., 1926. 172 с.; Безруких П.Е. Советский транспорт за десять лет. 1917–1927. Л., 1927. 34 с.; Карабанов А.А. Железнодорожный транспорт за 15 лет. М., 1932. 47 с.; Казачинский А. Железнодорожный транспорт СССР. М.; Л., 1933. 43 с.; Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954. 287 с.; Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962 гг. М., 1963. 403 с.

¹⁷ Транспорт СССР: итоги за 50 лет и перспективы развития / общ. ред. Голованова А.П. М. 1967. 324 с.

¹⁸ Советские железные дороги: очерки о делах и людях ж.-д. транспорта СССР / авт. предисл. Е. Чередниченко. М., 1970. 352 с.

монография Л.Я. Вольфсона с соавторами¹⁹. Характеристике развития материально-технической базы железнодорожного транспорта Сибири посвящены труды Г.А. Докучаева, А.С. Московских, Д.М. Зольникова, П.А. Уварова²⁰.

Первые описания истории железных дорог и рабочих-железнодорожников Восточной Сибири и Забайкалья советского периода относятся к концу 1920-х – началу 1930-х гг.

В эти годы преобладало изучение народно-хозяйственного значения сибирских железных дорог и вопросов технической реконструкции транспорта. Проблемам капитального строительства, грузообороту, состоянию дорог, экономике и техническим перспективам посвящены работы И.А. Гляуделя, И.К. Цакни, С.А. Введенского, Н.Н. Колосовского, В.И. Пинуса, М.И. Фёдорова и др.²¹

Историко-социологические исследования А.Г. Рашина и А.М. Якоби²² освещают вопросы численности и состава работников железнодорожного транспорта, социальной, половой и возрастной структуры железнодорожников, анали-

¹⁹ Вольфсон Л. Развитие железных дорог СССР / Л. Вольфсон, А. Корнеев, Н. Шильников. М., 1939. 180 с.

²⁰ Московский А.С. Рабочий класс Сибири в годы первой пятилетки. Новосибирск, 1964. 118 с.; Московский А.С. Рост трудовой активности рабочего класса Сибири в борьбе за победу социализма. Новосибирск, 1968. 170 с.; Московский А.С. Формирование и развитие рабочего класса Сибири в период строительства социализма. Новосибирск, 1968. 308 с.; Зольников Д.М. Рабочее движение в Сибири в 1917 г. Новосибирск, 1969. 334 с.; Рабочее движение в Сибири: историография, источники, хроника, статистика. В 3 т. Т. 3. Июнь 1907–февраль 1917 г. / В.П. Зиновьев [и др.]. Новосибирск, 1991. 343 с.; Уваров П.А. Развитие социалистической промышленности Иркутской губернии в восстановительный период (1921–1926 гг.). Иркутск, 1958. 155 с.; Уваров П. А. Трудовая активность промышленных рабочих Сибири в первые годы индустриализации СССР (1922–1929 гг.) // Учёные записки Иркутского пед. ин-та. Вып. XVI. Благовещенск, 1958. С. 59–104 и др.

²¹ Гляудель И.А. Строительство железных дорог в Восточной Сибири // Проблемы капитального строительства Восточной Сибири. Вып. 2. Пути сообщения. Торговля с Монголией. Иркутск, 1927. 193 с.; Цакни И.К. Предварительные результаты ж.д. изысканий в Сиб. крае в 1927 г. // Жизнь Сибири. Новосибирск, 1927. № 11–12; Введенский С.А. План капитального строительства железных дорог по Сибкраю // Труды Первого краевого научно-исследовательского съезда. Т. 4. Томск. 1928. С. 1–15; Проблема Сибирской сверхмагистрали: сб. ст. / Н. Н. Колосовский [и др.]. М., 1929. 194 с.; Пинус В. Транспорт и связь в 1927–1928 гг. // Жизнь Сибири. 1927. № 9–10; Фёдоров М.И. Новое железнодорожное строительство во второй пятилетке (Данные по Восточно-Сибирскому краю. Ленская дорога. Амуро-Байкальская линия) // Социалистический транспорт. 1934. № 4.

²² Рашин А.Г. Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г.: Материалы по статистике труда работников транспорта. М., 1921. 20 с.; Якоби А.М. Железные дороги СССР в цифрах. М., 1935. 186 с.

зируют темпы роста рядов пролетариата и изменение удельного веса отдельных групп железнодорожников Восточной Сибири.

В 1920-е г. на транспорте много внимания уделялось бытовым условиям железнодорожников. В связи с этим вызывает интерес статья профессора Н.М. Анастасьева «О заболеваемости паровозных машинистов»²³. В период расцвета сибирской статистической науки вышла в свет в 1933 г. монография А.И. Чураева²⁴, посвящённая развитию населения Восточной Сибири. Автор рассматривает динамику численности и изменения социального состава рабочих и служащих, как в промышленности, так и на транспорте (железнодорожном) за первые 15 лет Советской власти.

С середины 1930-х гг. в изучении истории железных дорог Сибири наступает длительный перерыв. До 1950-х гг. исследования по теме не публикуются, за исключением работ В.В. Максакова, О. Чадаевой, М.К. Ветошкина²⁵, посвящённых политическому кризису 1905 – 1907 гг. С конца 1950-х гг. интерес к истории советского общества и рабочего класса усиливается²⁶. Появляются научные труды, раскрывающие историко-партийный аспект руководства дорог²⁷.

В советской историографии большой пласт исследований посвящён революционному движению рабочих на сибирских железных дорогах. Этот вопрос ставился у И.Т. Белимова, П.Т. Хаптаева, К.Т. Новаковой, А.Г. Терюшкова, А.А. Мухина, А.Г. Толочко, И.М. Светлолобова²⁸. В 1965 г. вышла книга В.Ф. Борзу-

²³ Анастасьев Н.М. О заболеваемости паровозных машинистов // Гигиена труда. 1927. № 12. С. 67–77.

²⁴ Чураев А. Население Восточной Сибири. М.; Иркутск, 1933. 74 с.

²⁵ Максаков В.В. Железнодорожники Сибири в революционном движении 1905 г. // История Пролетариата СССР. Вып. 6. М., Л., 1931. С. 210–225; Чадаева О. Железнодорожники Сибири в революции 1905 г. // Партийный работник железнодорожного транспорта. 1940. № 6. С. 42–484; Ветошкин М.К. Забайкальские большевики и Читинское вооружённое восстание 1905–1906 гг. Чита, 1949. 348 с.

²⁶ Рашин А.Г. О численности и составе рабочего класса в СССР в 1928–1955 гг. // Из истории рабочего класса и революционного движения. М., 1958. С. 524 – 535

²⁷ Очерки истории Бурятской организации КПСС / Ред. коллегия: А.У. Хахалов (отв. ред.) [и др.]. Улан-Удэ, 1970. 612 с.; Очерки истории Иркутской организации КПСС. Ч. 2. Кн. 1: 1920–1945 гг. / Санжиев Б.С., Чижов И.Г., Степичев И.С. [и др.]. Иркутск, 1976. 398 с.

²⁸ Терюшков Г.А. Железнодорожные комитеты Сибири – зачаточные органы новой революционной власти // Учёные записки Иркутского гос. пед. ин-та. Вып. 16. Благовещенск, 1958. С. 141–226; Мухин А.А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое разви-

нова «Рабочие-строители Сибирской железнодорожной магистрали»²⁹. Автор показал экономическое и стратегическое значение магистрали, роль дороги в освоении Сибири, проследил финансирование строительства и формирование кадров. В эти годы публикуются работы Д.М. Зольникова, А.А. Мухина, И.Т. Белимова о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октября и его участия в рабочем движении³⁰. Вопросы истории железнодорожного транспорта Сибири и его рабочих кадров в досоветский и восстановительный периоды нашли отражение в третьем, четвёртом и пятом томах академического издания «История Сибири»³¹. Роль железнодорожных рабочих в революционном движении Сибири показана не только в специальных исследованиях. Следует указать на работы, посвящённые событиям в борьбе за Советскую власть, относящиеся к региональным исследованиям (Иркутская губерния, Бурят-Монгольская

тие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 109–118; Мухин А. А. Рабочее движение на строительстве Сибирской ж. д. (90-е гг. XIX в.) // К 300-летию города Иркутска: Тр. Иркут. гос. ун-та имени А.А. Жданова. Т. 29. Серия историческая. Вып. 2. Иркутск, 1961. С. 162–184; Мухин А.А. Борьба железнодорожного пролетариата Восточной Сибири накануне Первой буржуазно-демократической революции 1905–1907 гг. // Исследования и материалы по истории Бурятии. Вып. 2. Серия историческая. Улан-Удэ, г. Бабушкин, 1963. С. 151–166; Мухин А.А. Формирование кадров пролетариата на Забайкальской железной дороге // Тр. Иркутского гос. ун-та. Т. 31. Серия историческая. Выпуск 4. Иркутск, 1963. С. 3–13; Мухин А.А. Рабочие Сибири в эпоху капитализма. 1861–1917 гг. М., 1972. 336 с.; Мухин А.А. Рабочие Сибири накануне Октябрьского вооружённого восстания 1917 г. // Историческая наука в Сибири за 50 лет (Основные проблемы истории Советской Сибири). Новосибирск, 1972. С. 5–15; Светлолобов И.М. Большевики во главе сибирских железнодорожных комитетов в период Первой русской революции // Всесоюзный заочный ин-т инженеров ж.д. транспорта. Учёные записки. Вып. 16. М., 1965. С. 81–103; Белимов И.Т. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции // Из истории рабочего класса Сибири. Новосибирск, 1964. С. 204–221; Белимов И.Т. Железнодорожный пролетариат Сибири в революции 1905–1907 гг. Новосибирск, 1967. 236 с.; Толочко А.Г. Движение рабочих-железнодорожников Сибири в годы нового революционного подъёма (1910–1914 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма: Из истории Сибири. Вып. 14. Томск, 1974. С. 122–146.

²⁹ Борзунов В.Ф. Рабочие-строители Сибирской железнодорожной магистрали (По материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891–1904 гг.). М., 1965. 199 с.

³⁰ Зольников Д.М. Указ. соч.; 1969; Мухин А.А. Формирование кадров пролетариата на Забайкальской железной дороге // Тр. Иркутского гос. ун-та. Т. 31. Вып. 4. Иркутск, 1963; Белимов И.Т. К вопросу о численности и составе ж.-д. пролетариата в Сибири накануне Октябрьской революции // Из истории рабочего класса Сибири. Новосибирск, 1964.

³¹ История Сибири с древнейших времён до наших дней: в 5 т. / гл. ред. А.П. Окладников. Л., 1968–1969. 2600 с.

АССР, Читинская область)³².

В советской историографии много внимания уделялось проблеме классовой борьбы и в большинстве случаев авторов привлекали политические выступления на железных дорогах. Социально-экономические и конкретно-исторические условия рабочих выпадали из поля зрения ученых. На это обратил внимание Б.И. Земеров и опубликовал несколько статей, посвящённых железнодорожникам Сибири конца XIX–начала XX вв. В своих исследованиях он неоднократно рассматривал положение рабочих на Забайкальской дороге³³. Исследованиями заработной платы железнодорожников Сибири также занимались Д.М. Зольников³⁴, К.Т. Новакова, А.Г. Рашин³⁵, И.М. Пушкарева³⁶. К.Т. Новакова проанализировала историю железнодорожного пролетариата Сибири и формирования кадров эксплуатационных рабочих на Транссибирской магистрали³⁷.

³² Борьба за власть Советов в Иркутской губернии. / Подг. к печати З. Тагаров; редактор канд. истор. наук. И.А. Воржев. Иркутск, 1957. 423 с.; Борьба за власть Советов в Иркутской губернии. (1918–1920 гг.). Иркутск, 1959. 276 с.; Рябиков В.В. Иркутск – столица революционной Сибири. Иркутск, 1957. 199 с.; Хаптаев П.Т. Октябрьская революция и Гражданская война в Бурятии: в 3 ч. Улан-Удэ, 1964 и др.

³³ Земеров Б.И. К экономическому положению рабочих Сибирской железной дороги накануне революций 1905–1907 гг. // Из истории Сибири. Томск, 1973. Вып. 8. С. 117–129; Земеров Б.И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири (1894–1917 гг.) // Из истории Сибири. Вып. 8, 1973. С. 55–81; Земеров Б.И. Рабочий день и рабочее время железнодорожников-эксплуатационников Сибири (1894–1914 гг.) // Из истории Сибири. Томск, 1973. Вып. 6. С. 114–132; Земеров Б.И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма // Рабочие Сибири в период империализма: Из истории Сибири. Вып. 14, 1974. С. 24–40; Земеров Б.И. Социальное обеспечение железнодорожников Сибири (1897–1917 гг.) // Из истории Сибири. Томск, 1974. Вып. 14. С. 66–85; Земеров Б.И. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири (1900–1917 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Томск, 1976. С. 89–122; Земеров Б.И. Реальная заработная плата рабочих и служащих на железных дорогах Сибири (1895–1917 гг.) // Рабочие Сибири в период империализма. Томск, 1979. С. 77–96.

³⁴ Зольников Д.М. Указ. соч.

³⁵ Рашин А.Г. Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г.: Материалы по статистике труда работников транспорта. М., 1921. 20 с.; Рашин А.Г. О численности и составе рабочего класса в СССР в 1928–1955 гг. // Из истории рабочего класса и революционного движения. М., 1958 С. 524 – 535.

³⁶ Пушкарева И.М. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1905–1907 гг. (К вопросу о социально-экономическом положении железнодорожников) // История СССР. 1957. № 3. С. 159–175.

³⁷ Новакова К.Т. Сибирский железнодорожный пролетариат (1891–1904 гг.). Красноярск, 1965. Новакова К.Т. Формирование постоянных кадров на Транссибирской железнодорожной магистрали // Личность, коллектив, общество. Красноярск, 1971. С. 146–152.

В 1970-е годы выходят из печати книга «Стальная магистраль Забайкалья»³⁸ и коллективная монография «Восточно-Сибирская электрическая»³⁹. В первом издании особое внимание уделяется железной дороге во второй половине XX в., во втором – на большом фактическом материале, извлечённых архивных источниках, сборниках документов, периодической печати, воспоминаний и специальной литературы популярно излагается деятельность дороги за 75 лет. Но события, связанные с проектированием и первыми годами эксплуатации Забайкальской дороги, оказались вне поле зрения авторов.

Истории Транссибирской магистрали посвящены книги В.Н. Казиминова⁴⁰. Они написаны в виде документальных повестей. Архивные данные, а также сноски на использованные источники в книгах отсутствуют. В.П. Калиничев привёл очень краткую информацию о строительстве Забайкальской дороги⁴¹. Никаких подробных сведений об проблемах выбора направления, особенностях строительства и эксплуатации в 1920-е–1930-е гг. автор не проводит.

В 1984 г. работниками Восточно-Сибирской железной дороги написана монография «Магистраль у Байкала»⁴². Издание посвящено Улан-Удэнскому отделению Восточно-Сибирской железной дороги. Сведения о выборе направления, строительстве и начале эксплуатации в книге занимают незначительный объём и имеют отрывочный характер. Авторы опубликовали некоторые новые технические данные, в частности, по тоннелям. Никаких других новых исторических сведений, относящихся к Забайкальской железной дороге, в сравнении с ранними публикациями в издании не приводится.

³⁸ Стальная магистраль Забайкалья: К 70-летию Забайкальской железной дороги / В.П. Калиничев (гл. ред.), В.Н. Казиминов, Л.А. Сбитнева, С.В. Никонова [и др.]; МПС. Упр. Забайкальской ж.д. Иркутск, 1970. 269 с.

³⁹ Восточно-Сибирская электрическая: К 75-летию ж. д / Предисл. Г. Тетерского; МПС СССР. Упр. Вост.-Сиб. ж. д.; В.Т. Агалаков, Ф.А. Кудрявцев, И.И. Кузнецов [и др.]. Иркутск, 1972. 351 с.

⁴⁰ Казиминов В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск, 1970. 60 с.; Казиминов В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск, 1984. 142 с.

⁴¹ Калиничев В.П. Стальной путь Забайкалья. Иркутск, 1975. 72 с.

⁴² Вовк В.И. Магистраль у Байкала / В.И. Вовк, И.Ф. Козлов. Улан-Удэ, 1984. 255 с.

Московский историк Д.В. Залужная⁴³ рассмотрела историю Транссиба в связи с социально-экономическим развитием Сибири и Дальнего Востока. Исследование истории дороги позволило автору раскрыть роль железных дорог в объединении отдельных районов и отраслей народного хозяйства страны. Отдельным фрагментом рассмотрена Кругобайкальская железная дорога и Байкальская паромная железнодорожная переправа.

В 1985 г. В.С. Познанский и С.И. Кузьмин в публикации документа с ответом начальника Забайкальской железной дороги на требования рабочих депо Мысовая⁴⁴ описали тяжёлые условия работы в сложных климатических условиях. Затем В.С. Познанский в соавторстве с Л.М. Горюшкиным проанализировали положение рабочих Забайкальской железной дороги в 1905 г.⁴⁵

В диссертационных исследованиях советского периода описаны отдельные фрагменты истории Забайкальской железной дороги. В диссертации В.Ф. Борзунова на соискание учёной степени кандидата исторических наук затронута история рабочего класса на строительстве Транссибирской магистрали. Его исследование на соискание учёной степени доктора исторических наук посвящено истории строительства Транссибирской магистрали. В своих работах учёный уделил недостаточно внимания Забайкальской железной дороге.

Близкими к нашей теме по хронологии являются диссертации В.Д. Карчемника (1971 г.), В.Г. Стаханова (1977 г.), Н.Т. Иванова (1979 г.)⁴⁶. В них подвергну-

⁴³ Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее: ист. очерк. М., 1980. 287 с.

⁴⁴ Познанский В.С. 1905-й год на Забайкальской железной дороге / В.С. Познанский, С.И. Кузьмин // Советские архивы. 1985. № 3. С. 36–40.

⁴⁵ Горюшкин Л.М. Столкновение труда и капитала на Забайкальской железной дороге // Революционное и общественное движение в Сибири в конце XIX–начале XX вв. / Л.М. Горюшкин, В.С. Познанский. Новосибирск, 1986. С. 40–87.

⁴⁶ Борзунов В.Ф. Рабочие-строители Сибирской железнодорожной магистрали (1891–1904 гг.): Автореферат дис. на соискание учен. степени кандидата ист. наук. М.: [б. и.], 1963. 17 с.; Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX–начала XX вв. Дис. на соиск. уч. ст. д-ра ист. наук. В 2-х частях, в 3-х томах. Томск, 1972. 664 с.+783 с.+47 с.; Карчемник В.Д. Железные дороги и железнодорожники Сибири в годы первых пятилеток. Дисс. ... канд. истор. наук. Новосибирск, 1971. 262 с. Стаханов В.Г. Рабочие Восточно-Сибирской железной дороги в годы социалистического строительства (1920–1941 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Иркутск, 1977; Иванов Н.Т. Деятельность партийных организаций Восточной Сибири по развитию железнодорожного транспорта в годы первой пятилетки. Дисс. ...

ты специальному исследованию различные участки, входившие в состав Забайкальской и Читинской железных дорог. Авторы раскрыли работу железных дорог в годы построения социализма в стране и развёртывания социалистического соревнования, но Забайкальская железная дорога в них представлена фрагментарно.

Работа по изучению литературы советского периода показала, что несмотря на то, что некоторые исследователи достаточно внимательно отнеслись к отдельным историческим сюжетам в рассматриваемый период, дорога имела лишь частичное освещение. Изучался железнодорожный пролетариат, его политическая роль в истории. Это было приоритетное направление в советский период. В этой области исследований накоплен большой фактический материал, поставлены и решены важные научные проблемы.

В российский период переиздаются книги В.Н. Казимилова и В.П. Калиничева⁴⁷. В разделах, где говорится о создании Забайкальской железной дороги и начале её эксплуатации, авторы никаких новых сведений не внесли. В.П. Калинин основную материал представил в виде путеводителя, в котором незначительное место отведено истории проектирования и строительства Транссибирской магистрали, но без учёта Забайкальской железной дороги. В других разделах книги об этой линии говорится вскользь.

К 100-летию Восточно-Сибирской и Транссибирской магистрали вышли издания «Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль» и «Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI в.»⁴⁸ под общей редакцией профессора В.Г. Третьякова. Коллективом авторов проанализированы производственно-технические процессы деятельности дороги, рассмотрен ряд вопросов социально-политических и культурно-бытовых условий жизни железнодорожников. В гра-

канд. истор. наук. Иркутск, 1979. 212 с.; Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали, его экономическое и политическое значение (1891–1916 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Ленинград, 1998. 212 с.

⁴⁷ Казимилов В.Н. Великий Сибирский путь. Чита, 1991. 230 с.; Калинин В.П. Великий Сибирский путь. М., 1991. 248 с.; Магистраль у Байкала: К 70-летию Улан-Удэн. отд-ния дороги / Ю. В. Астраханцев [и др.]. Улан-Удэ, 2004. 307 с.

⁴⁸ Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль. Путь в 100 лет (1898–1998) / Под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 1998. 552 с.; Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI в.: в 2 т. / под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2001. Т. 1. 416 с.

ницах Забайкальской железной дороги авторы уделили внимание истории Кругобайкальской железной дороги и Байкальской железнодорожной переправы.

Начиная с 2000-х проявляется повышенный интерес к истории Транссибирской магистрали. Выходят в свет научные работы, большое количество научно-популярных книг, в которых исследователи обращаются в целом как к истории Сибирской железной дороги, так и отдельным её участкам⁴⁹.

В рамках изучения истории создания Транссибирской магистрали А.В. Хобта коснулся некоторых вопросов истории выбора направления и строительства всех участков Сибирской железной дороги. В ряде изданий этого автора рассмотрена история выбора направления, ход строительных работ, участие арестантов и иностранных рабочих в строительстве, а также церковное железнодорожное строительство⁵⁰. К теме церковного строительства на Транссибе обращался и Н.А. Магазинер⁵¹. Оба автора проанализировали создание православных храмов и церковно-приходских школ на станциях Забайкальской железной дороги.

Прямое отношение к теме нашей работы имеют исследования одного из самых сложных отрезков Забайкальской железной дороги – Кругобайкальского

⁴⁹ Выпов И.Г. Уникальная магистраль России // Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство (сборник очерков). М., 2000. С 246–273; Сазонов В.Н. Путь к океану // Магистраль Санкт-Петербург–Москва. Великий Сибирский путь. Т. 3. М., 2001. С. 110–121; Сапилов Е. В. Из истории сооружения Сибирской железнодорожной магистрали: К 100-летию завершения строительства. М., 2001. 137 с.; Тарасова В.Н., Пашкова Т.Л. История развития перевозочного процесса Транссибирской магистрали в конце XIX - начале XX вв.: Учеб. пособие для студентов специальности «Социал.-культур. сервис и туризм» / М., 2003. 58 с.; Каптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II. Исторический очерк. Тюмень, 2003. 184 с.; Ременцов А.Н., Савельев Ю.Е. Из истории создания Великого транссибирского железнодорожного пути (Вековой юбилей Транссиба). Учеб. пособие. М., 2003. 70 с.; Тестов В.Н. Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1891 – 1894 гг.) Воронеж, 2011. 176 с.; Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. В 2-х частях. М., 2011 и др.

⁵⁰ Хобта А.В. Изыскательские и проектные работы для Транссибирской магистрали (1880-е–1910-е гг.). Тверь, 2017. 400 с.; Хобта А.В. Использование труда арестантов на строительстве Транссиба. Тверь, 2017. 88 с.; Хобта А.В. Использование иностранного труда на строительстве Транссиба. Тверь, 2017. 100 с.; Хобта А.В. Церковное строительство на Транссибе. Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. 128 с.; Хобта А.В. Сооружение Транссибирской магистрали (1891–1916 гг.). Тверь, 2017. 184 с.; Хобта А.В., Третьяков В.Г. Способы строительства Транссиба (частные и хозяйственные работы). Тверь, 2017. 70 с.; Хобта А.В., Гордиенко Т.Н. Инженеры–создатели Транссиба. Тверь, 2017. 240 с.

⁵¹ Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX–начало XX в.). СПб., 2016. 216 с.

участка – диссертация и две монографии А.В. Хобты⁵². На богатом фактическом материале, извлечённом из архивных документов, передана история выбора направления, строительства и эксплуатации железной дороги, проложенной вокруг Южного побережья озера Байкал. К истории Кругобайкальской железной дороги обращались также С.И. Гольдфарб, А.К. Чертилов и Э.А. Каменщикова⁵³.

Хобта А.В. и Третьяков В.Г. изучили сооружение небольшого начального участка Забайкальской железной дороги – Иркутск–Байкальской ветви. Частью Забайкальской железной дороги являлась Байкальская паромная железнодорожная переправа. В книге, выпущенной под общей редакцией В.Г. Третьякова, показан процесс подготовительных работ и сборки парома-ледокола «Байкал» и ледокола «Ангара», освещена история организации и работа службы Байкальской переправы, описаны погрузочные и разгрузочные работы, ремонт судов, социально-бытовые условия работников⁵⁴.

В двухтомном иллюстрированном издании «Создание Великого Сибирского пути» на основе отчётов о постройке железных дорог в Сибири авторы представляют историю отдельных участков Забайкальской железной дороги: Иркутск–Байкальской ветви, ветви к китайской границе, Байкальской паромной переправы, Кругобайкальской железной дороги. Подробно описывается строительство линии от радиусов кривых, уклонов, балластного слоя, рельсовых скреплений до количества и стоимости станционных построек. Описание же эксплуатационной деятельности дороги ограничивается перечислением наличности инвентарного парка

⁵² Хобта А.В. История Кругобайкальской железной дороги. 1887–1915 гг. Дисс. ... канд. истор. наук. Иркутск, 2005. 267 с.; Хобта А.В. Дорога длиною в век: Альбом-путеводитель по Кругобайкальской железной дороге. Иркутск, 2004. 256 с.; Хобта А.В., Третьяков В.Г. История Кругобайкальской железной дороги. 1905–2005: К 100-летию сдачи КБЖД в постоянную эксплуатацию. Иркутск, 2005. 240 с.

⁵³ Гольдфарб С.И. Весь Иркутск. Иркутск, 1992. 304 с.; Гольдфарб С., Кобенков А. Харитонов А. Путешествие в Страну мраморных гор. Иркутск, 2000. 356 с.; Чертилов А.К. Кругобайкальская железная дорога: Краткий путеводитель. Иркутск, 2001, 64 с.; Он же. Иркутск, 2004. 72 с.; Каменщикова Э.А. Итальянцы на берегах Байкала. Иркутск, 2003. 184 с.

⁵⁴ Байкальская паромная железнодорожная переправа: К 100-летию строительства и эксплуатации / Под общ. Ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2000. 344 с.

подвижного состава⁵⁵.

Участки, входившие в состав Забайкальской железной дороги, а также отдельные темы по истории этой дороги, как мы видим, привлекали внимание исследователей. К таким участкам относятся Байкальская паромная железнодорожная переправа, Иркутск–Байкальская ветвь, Кругобайкальская железная дорога.

Вклад в изучение обозначенной нами проблемы в постсоветский период (с октября 1991 г.) сделали некоторые диссертационные исследования. Так, Б.Б. Пак⁵⁶ в своём научном труде о строительстве Амурской железной дороги освещает вопрос, правда, фрагментарно о выборе направления её западной части, вошедшей затем в состав Забайкальской магистрали. О.М. Бобылева при анализе деятельности районных переселенческих организаций Восточной Сибири изучила условия их передвижения, указав на предпринимаемые попытки на Забайкальской железной дороге для облегчения и ускорения перевозок переселенцев⁵⁷.

Исследованию библиотечного дела на Транссибирской магистрали посвящена диссертация и монография Т.Н. Гордиенко. Автором раскрываются предпосылки возникновения и развитие библиотек, культурно-просветительская деятельность с начала строительства и эксплуатации на Забайкальской железной дороге⁵⁸.

Исследования П.А. Новикова посвящены малоизученным страницам истории Гражданской войны в Восточной Сибири. В исследовании описан основной комплекс действовавших сил, а также непосредственно боевые действия противоборствующих сторон, в том числе вдоль линии Забайкальской железной дороги⁵⁹.

⁵⁵ Создание Великого Сибирского пути. Т. 1 / Ю.Л. Ильин, А.В. Колесов, В.П. Лукьянин. СПб., 2005. 296 с.; Создание Великого Сибирского пути. Т. 2 / Л.А. Давыдова, Ю.Л. Ильин, А.В. Колесов, В.П. Лукьянин, С.Л. Погодин. СПб., 2005. 456 с.

⁵⁶ Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали, его экономическое и политическое значение (1891–1916 гг.). Дисс. ... канд. истор. наук. Ленинград, 1998. 212 с.

⁵⁷ Бобылева О.М. Деятельность переселенческих организаций Восточной Сибири с 1906 по 1916 гг. Дисс ... канд. истор. наук. Иркутск, 2000. 256 с.

⁵⁸ Гордиенко Т.Н. История возникновения и развития библиотечного дела на Транссибирской железнодорожной магистрали (1890–1917 гг.). Иркутск, 2014; Гордиенко Т.Н. Библиотеки Транссиба: История образования в документах и публикациях (конец XIX–начало XX вв.). Иркутск, 2014. 704 с.

⁵⁹ Новиков П.А. Гражданская война в Восточной Сибири. М., 2005. 415 с.

К истории железных дорог Восточной Сибири обращался профессор А.В. Дулов. В ряде его публикаций в небольшом объёме отражена история Забайкальской железной дороги⁶⁰.

Крейнис З.Л. представил общую картину сооружения Сибирской железной дороги, озвучил даты начала и окончания строительства участков, некоторые особенности сооружения железнодорожной инфраструктуры. Сведения о Забайкальской железной дороге включают местоположения трассы, количество мостов, упоминание о сложности строительства в связи с наводнением 1897 г., эпидемией холеры, засухой и влиянием вечной мерзлоты на постройки. Автор называет количество грузов, перевезённых по Байкальской ледовой переправе, рассматривает восстановление порядка на дороге с помощью карательных экспедиций 1906 г. и приводит небольшие биографические справки о трёх руководителях строительства и эксплуатации Забайкальской железной дороги – А.Н. Пушечникова, В.В. Оглоблина и Ф.И. Кнорринга.⁶¹

В учебном пособии А.В. и Н.Н. Константиновых общая информация о Забайкальской железной дороге отчасти перекликается с вышеназванными исследованиями. Так, называются даты начала строительства отдельных участков, фамилии руководителей, приводятся некоторые цифры и факты, характеризующие техническую мощь железной дороги, говорится об оживлении края, о влиянии железной дороги на промышленность⁶².

Кальмина Л.В. в своих исследованиях⁶³ приходит к выводам, что историче-

⁶⁰ Дулов А.В. Общественность Восточной Сибири и идея строительства Транссибирской магистрали // Дуловские чтения, 1997 года: Секция истории: материалы докл. и сообщ., дек. 1997 г. Иркутск, 1998. С. 39–44; Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль. Путь в сто лет (1898–1998) / под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 1998. Гл. 1, 2. С. 25–98; Дулов А.В. Байкальские ледоколы как синтез отечественного и зарубежного опыта // Сооружение Кругобайкальской железной дороги и развитие международных связей: материалы науч.-практ. конф. Иркутск, 19–20 дек. 2006 г. Иркутск, 2006. С. 53–62; Дулов А.В. Забайкальская железная дорога // Иркутск: эн-цикл. слов. Иркутск, 2006. С. 112.

⁶¹ Крейнис З.Л. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. М., 2010. 492 с.; Крейнис З.Л. Великий Трансиб. Трудные годы строительства (1891–1916). М., 2016. 256 с.

⁶² Константинов. А.В. История Забайкалья (с древнейших времён до 1917 года) / А.В. Константинов, Н.Н. Константинова. Чита, 2002. С. 131–136.

⁶³ Кальмина Л.В. Транссибирская магистраль в Забайкалье на рубеже XIX–XX веков: двойной ракурс // История и культура народов Сибири, стран Центральной и Восточной Азии: Батуев-

ским условием, ускорившим индустриализацию Западного Забайкалья в начале XX века, стал военный фактор. Автор доказывает, что Транссибирская магистраль послужила лишь быстрому росту тех отраслей промышленности, которые не создавали конкуренции центральной России. С первых дней действия железной дороги проявилось снижение производства и углубилась специализация области как сырьевого придатка.

Определённый вклад в историографию заявленной нами темы вносят публикации Р.Е. Хаптаева и М.А. Винокурова. В статье Хаптаева⁶⁴ перечисляются участки и даты их открытия для движения поездов, во втором исследовании указывается на изыскания для Забайкальской железной дороги в районе Яблонового хребта⁶⁵.

Организации правопорядка на Забайкальской железной дороге посвящено издание читинского краеведа Г.М. Стафеева. Главным результатом проведённого исследования документов государственного архива Забайкальского края стало выяснение структуры полицейских органов в строительный период Забайкальской железной дороги и роли руководителей администрации строительства в постановке задач железнодорожной полиции. В первой части издания освещены вопросы участия политических ссыльных в изысканиях и строительстве, во второй части публикации рассмотрены состав железнодорожной полиции, суть полицейских предписаний, рассмотрение жалоб рабочих и вредительство на железной дороге.⁶⁶

ские чтения: Материалы II междунар. науч.-практ. конф. (Улан-Удэ, 21 апр. 2006 г.). Улан-Удэ, 2006. С. 84-89; Кальмина Л. В. Транссибирская магистраль как распределитель экономических ролей Забайкальских городов // Историческая урбанистика: прошлое и настоящее города. – Курган: изд-во СурГУ. 2015. С. 336-345; Кальмина Л. В., Плеханова А.М. Забайкалье в государственной геополитической стратегии России в 1900-1920-е гг.: смена вектора // Власть, 2014. Том. 22. № 4. С. 167-171.

⁶⁴ Хаптаев Р.Е. Из истории Забайкальской железной дороги (По материалам Государственного архива Читинской области) // Архивные документы как источник формирования представлений об истории Отечества. СПб., 2005. С. 83–88.

⁶⁵ Винокуров М.А. Из истории строительства Транссибирской магистрали // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2010. С. 54–65.

⁶⁶ Стафеев Г.М. Охранение порядка при постройке Забайкальской железной дороги (о полицейских и судебных органах Забайкальской области, 1893–1899 гг. Документальное повествование. Чита, 2016. Ч. 1. 92 с. Ч. 2. 64.

В параграфе монографии иркутских историков «Иркутский край: Четыре века», посвящённом строительству Транссибирской магистрали, Забайкальская железная дорога рассматривается западнее станции Мысовая⁶⁷. Небольшой раздел (на двух страницах) о Забайкальской железной дороге приводится в коллективной монографии, посвящённой Транссибирской и Байкало-Амурской магистралям⁶⁸.

В публикациях В.Т. Коптелова, А.Н. Ременцова и Ю.Е. Савельева, В.Н. Тестова, в курсе лекций «История транспорта России», охватывающих историю Транссибирской магистрали в целом, сведений об истории Забайкальской железной дороги приводится мало⁶⁹.

Что касается публикаций, посвящённых Читинской железной дороге, то следует отметить, что таковые отсутствуют. Представленное исследование по железной дороге в настоящей работе основано на архивном материале и опубликованных отчётах о работе дороги. Мы полагаем, что этого вполне достаточно в рамках заявленной темы, чтобы охарактеризовать Читинскую дорогу в её общем виде, показав основные проблемы и пути их решения.

На современном этапе развития российской науки исследователи рассматривали отдельные вопросы истории Забайкальской железной дороги в более узких рамках. В целом же в историографии Забайкальской железной дороги отсутствует глубокое изучение выбора направления, строительства дороги, первых лет эксплуатации, а также работы во время Русско-японской и Первой мировой войн. Нет трудов, освещающих работу дороги в годы восстановления после Гражданской войны и первых пятилеток советского периода. Отсутствуют исследования структурных изменений Управления дороги и развития инфраструктуры маги-

⁶⁷ Иркутский край. Четыре века: история Иркутской губернии (области) XVII–XXI вв. / А.В. Гимельштейн, Л.М. Дамешек, Ю.А. Зуляр [и др.]. Иркутск, 2012. 800 с.

⁶⁸ Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России / В.Н. Тарасова [и др.]. М., 2005. 348 с.

⁶⁹ Ременцов А.Н. Из истории создания Великого Транссибирского железнодорожного пути (вековой юбилей Транссиба) / А.Н. Ременцов, Ю.Е. Савельев. М., 2003. 70 с.; Коптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II / В.Т. Коптелов. Тюмень, 2003. 183 с.; История транспорта России (IX–начало XXI в.): Курс лекций / М.Т. Крючков, Т.В. Дмитриева, О.В. Шестакова [и др.]. Екатеринбург, 2010. 64 с.; Тестов В.Н. Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1881–1894). Воронеж, 2011. 176 с.

страли. Огромный исторический пласт событий, связанный с пассажирским перевозочным процессом, также не был востребован временем. Никакого внимания исследователи не уделили истории изучения природных явлений, влиявших на безопасность движения поездов. В настоящее время нет специального труда, в котором бы комплексно были освещены вопросы истории дороги. Следовательно, подтверждается необходимость обобщающего изучения истории Забайкальской железной дороги.

Цели и задачи исследования. Цель диссертационного исследования – комплексное изучение организации сооружения и деятельности Забайкальской железной дороги и её роли в социально-экономическом развитии Забайкалья в 1887–1934 гг.

Исходя из этого, сформулированы следующие задачи:

- 1) рассмотреть варианты проектов дороги для выяснения возможностей их реализации в социально-экономических условиях Забайкалья;
- 2) показать и проследить основные этапы сооружения Забайкальской железной дороги;
- 3) проанализировать результаты работы Забайкальской дороги в условиях военного времени;
- 4) выявить и показать особенности функционирования Забайкальской дороги в условиях становления советской экономической модели;
- 5) определить степень влияния Забайкальской железной дороги на развитие экономики Забайкалья.

Решение поставленных задач позволяет нам вынести на защиту следующие положения:

1. Забайкалье было одной из первых территорий Сибири, на которой предлагалось строительство железной дороги. Рациональность выбора направления дороги была продиктована топографией местности, которая также диктовала особые технические условия сооружения магистрали. Результаты изысканий Забайкальской железной дороги показали трудности при прокладке пути в регионе.

2. Отличительной особенностью строительства Забайкальской железной дороги было использование в большом объёме хозяйственного способа строительства, привлечение рабочих из других регионов, воинских команд, использование труда ссыльнокаторжных, иностранной рабочей силы. Проект строительства и сроки сдачи дороги подверглись значительной корректировке.
3. Открытие движения на Забайкальской железной дороге совпало с мобилизацией и перевозкой войск в связи с конфликтом на Китайской Восточной железной дороге, что повлияло на её деятельность. Магистраль отличалась от других дорог особыми условиями эксплуатации, обеспечением кадрами и социально-экономическим положением рабочих и служащих, и такое положение сохранялось на протяжении всего рассматриваемого периода.
4. При строительстве Забайкальской и создании Читинской железных дорог преследовались, главным образом, стратегические и политические цели, экономические отходили на второй план. Результатом такого подхода стала дефицитность дорог.
5. С проведением Забайкальской железной дороги открылись возможности социально-экономического развития региона. Однако богатейшие природные ресурсы Забайкалья недостаточно были использованы в общегосударственном масштабе, поэтому не все отрасли, а главное, промышленное производство, получили развитие. В результате отсутствует погрузка, и дорога превращается в транзитную магистраль.

Объектом исследования является Забайкальская железная дорога.

Предметом исследования выступает процесс становления и развития Забайкальской железной дороги и её влияние на социально-экономическую жизнь региона.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1887 г. до 1934 г. Нижняя граница рамок связана с решением ряда совещаний, состоявшихся

в июне 1887 г. в правительстве, решивших вопрос о строительстве Сибирской железной дороги и назначивших сроки для производства изысканий Забайкальской железной дороги в течение 1887–1889 гг.⁷⁰ Верхняя – обусловлена выходом приказа наркома путей сообщения А.А. Андреева от 3 марта 1934 г., предписывавшего из Томской и Забайкальской железных дорог выделить в самостоятельную единицу – Восточно-Сибирскую железную дорогу⁷¹, в результате чего сформировались новые, близкие к современным, границы Забайкальской железной дороги.

Территориальные границы исследования. Железная дорога как основная хозяйственная единица железнодорожного транспорта имеет полосу отвода и пограничные разделительные пункты – станции. Все предприятия дороги имеют линейное расположение. Это специфика транспортных организаций. Поэтому в линейном отношении изучается район, в границах Забайкальской железной дороги, но особенностью настоящей работы является то, что в связи с изменением границ в различные исторические периоды изменяется и территории исследования. В географическом отношении изучается территория, охватывающая современную восточную часть Красноярского края, Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края, а также часть Амурской области. Железная дорога взаимодействует с местными администрациями на основе «Генерального соглашения»⁷² по взаимодействию российских железных дорог с субъектами Российской Федерации – это фундаментальный документ, закрепляющий основные направления сотрудничества, среднесрочные программы, гражданско-правовые договоры по видам деятельности, задача которых повысить ответственность сторон за выполнение взятых на себя обязательств. Если администрация области или края идёт по пути интенсивного социально-экономического развития, то и железная дорога расширяет свои возможности.

⁷⁰ Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: Исторический очерк (К 10-летию Комитета Сибирской ж. д. 1893–1903) / Составлен С.В. Саблером и И.В. Сосновским. Под гл. ред. статс-секр. А.Н. Куломзина. СПб.: Гос. тип., 1903. С. 73–76.

⁷¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 57. Д. 379. Л. 6.

⁷² Генеральное соглашение от 25.03 2005 г. N 21-с «О взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта». [Электронный ресурс]: URL: <http://docs.cntd.ru/document/8416139> (дата обращения 04.03.2018)

Источниковедческая база исследований. Документальной основой написания диссертации являются следующие источники: нормативно-правовые акты, делопроизводственная документация, статистические источники и отчётные документы, справочная литература, периодическая печать, источники личного происхождения (мемуары).

К нормативно-правовым актам надлежит отнести закон от 21 июня 1910 г. «Об установлении в пределах Приамурского генерал-губернаторства и Забайкальской области, Иркутского генерал-губернаторства некоторых ограничений для лиц, состоящих в иностранном подданстве»⁷³ и высочайше утверждённые 31 января 1903 г «Правила частного строительства служащих на Сибирской, Забайкальской и Уссурийской железных дорогах»⁷⁴. Приказы по Забайкальской железной дороге⁷⁵, изданные начальником дороги, являются правовыми актами, действующими на основе единоначалия, для решения основных и оперативных задач. Приказы по основной деятельности выходят в рамках выполнения главных стратегических и организационных задач. Приказы по административно-хозяйственной деятельности касаются административных и хозяйственных вопросов.

К делопроизводственной документации относятся документы комиссий и комитета Сибирской железной дороги, которые представляют ценный материал для нашей работы⁷⁶.

Важные сведения о Забайкальской железной дороге содержатся в отчётах о постройке Забайкальской железной дороги, соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги, всеподданнейших отчётах министра путей сообщения

⁷³ ПСЗ. 3-е издание. Т. 3. № 33858; Собр. узак. и расп. правительства. № 98. СПб., 1910. С. 240.

⁷⁴ ПСЗ. 3-е изд. Т. 23. № 22476.

⁷⁵ Приказы Забайкальской железной дороги. Чита, 1927. Выпуск от 19/26 декабря 1927 г. Код 3728.

⁷⁶ Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896; Отчёт высочайше учреждённой комиссии для выяснения на месте необходимых мероприятий по усилению пропускной и провозной способности Сибирской железной дороги и по увеличению скорости движения на ней поездов. Томск, 1900. 491 с.

(М.И. Хилкова), в отчётах и обзорах, издаваемых эксплуатационным Управлением дороги, в опубликованных информационных сводках, докладах и других документах партийных, профсоюзных органов советского периода работы дороги⁷⁷. Для исследователя представляет интерес обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг.⁷⁸

В 1970 г. вышел сборник документов и материалов «Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.)»⁷⁹. В сборнике опубликованы отчётные и обзорные документы высших и центральных учреждений СССР, освещающие вопросы реконструкции железнодорожного транспорта. Для нас представляли интерес сведения о количестве инженеров на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока.

В изданном в 2004 г. «Собрании сочинений и документальных материалов» опубликован «Всепогоднейший доклад министра финансов по поездке на Дальний Восток», в котором обращается внимание на трудный профиль Забайкальской железной дороги по сравнению с другими дорогами Сибири⁸⁰.

В настоящей работе автор опирался на документы о действиях карательных отрядов генералов Меллер-Закомельского и Ренненкампфа подготовленные к печати В.В. Максаковым⁸¹. В сборнике документов и материалов, посвящённому революционному движению в России весной и летом 1905 г., вышедшему в 1958

⁷⁷ Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. / МПС. Упр. по сооружению ж. д. СПб., 1904. 269 с.; Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб., 1904. 34 с.; Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896; Хилков М.И. Всепогоднейший отчёт министра путей сообщения по поездке в Сибирь, для ознакомления на месте с положением дела по постройке Сибирской железной дороги. СПб., 1896. 61 с.; Отчёт высочайше учреждённой комиссии для выяснения на месте необходимых мероприятий по усилению пропускной и провозной способности Сибирской железной дороги и по увеличению скорости движения на ней поездов. Томск, 1900. 491 с.

⁷⁸ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. 470 с.

⁷⁹ Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. 432 с.

⁸⁰ Витте. С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. М., 2002. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1. С. 348–349.

⁸¹ Карательные экспедиции в Сибири в 1905–1906 гг.: Документы и материалы / Подготовил к печати В. Максаков. М.; Л., 1932. 463 с.

г., приводится ряд документов (№ 71–90), по Забайкальской железной дороге, подчерпнутых в центральных исторических архивах⁸².

«Летопись» Н.С. Романова⁸³ даёт краткие сведения по истории Забайкальской железной дороги. В частности, приводится дата открытия двухпутного движения на дороге.

Источники личного происхождения представлены воспоминаниями Управляющего делами Комитета Министров и Комитета Сибирской железной дороги А.Н. Куломзина, в которых автор много внимания уделил Сибирской железной дороге, в том числе Забайкальскому участку⁸⁴.

Использование периодической печати в контексте рассматриваемой проблемы позволяет полнее представить работу дороги. Ведомственные Вестники⁸⁵ и Бюллетени⁸⁶ публиковали официальные документы, регламентирующие работу дорог. Журналы⁸⁷ наряду с документами печатали неофициальную часть, в которой отражалась повседневная жизнь железнодорожников. С начала изысканий и строительства региональные газеты «Сибирские вопросы», «Томский листок», «Восточное обозрение», «Иркутские губернские ведомости» и «Думы Забайкалья» освещали отдельные моменты и важные события, происходившие на линии, а также печатали критические заметки. Советская пресса регулярно освещала ход проблемы восстановления и реконструкции транспорта⁸⁸. Главное внимание уделялось решению текущих вопросов, возникавших на дороге. Так, большой проблемой в 1920 г. на дороге стало хищение грузов. Революционный трибунал Забайкальской железной дороги сурово наказывал за преступления и для успешной

⁸² Революционное движение в России весной и летом 1905 г. Апрель–сентябрь: Документы и материалы. Ч. 1. / Сост.: Е. В. Иллерицкая, К. М. Платонова, Н. С. Трусова. М., 1957. С. 144–183.

⁸³ Романов Н.С. Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. Иркутск, 1994. 560 с.

⁸⁴ Куломзин А.Н. Пережитое. Воспоминания. М., 2016. 1038 с.

⁸⁵ Вестник Министерства путей сообщения, 1896, 1908 гг.; Вестник путей сообщения, 1915, 1922–1925 гг.; Вестник Забайкальской железной дороги, 1908, 1910, 1912 гг.; Тюремный вестник, 1896 г.

⁸⁶ Бюллетень правления Забайкальской железной дороги, железной дороги. 1925 г.

⁸⁷ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке, 1913 - 1915 гг.; Жизнь на Дальнем Востоке, 1913 г.

⁸⁸ Железнодорожник-кооператор, 1918 г.

борьбы с преступностью все процессы вёл публично⁸⁹. Вместе с тем, использование местной прессы 1920-х–1930-х гг.⁹⁰ как вспомогательного источника требует известной доли критики.

В настоящей диссертации основной массив источников по степени важности составляют материалы архивных фондов: Российского государственного исторического архива (РГИА, Санкт-Петербург), Российского государственного архива экономики (РГАЭ, Москва), Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ, Москва), Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА, Москва), Архива внешней политики Российской империи (АВПРИ, Москва), Государственного архива Томской области (ГАТО, Томск), Государственного архива Иркутской области (ГАИО, Иркутск), Государственного архива новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО, Иркутск), Государственного архива Забайкальского края (ГАЗК, Чита). Всего просмотрено 104 дела в 26 фондах названных архивов.

По материалам РГИА написана история изыскательских работ и строительства, а также первые годы эксплуатации Забайкальской железной дороги. Для этого были использованы фонды: № 265 (Управление казённых железных дорог), № 268 (Департамент железнодорожных дел, № Фонд 271 (Особая высшая комиссия по исследованию железнодорожного дела в России), № 273 (Управление железных дорог МПС), № 284 (Комиссия для расследования злоупотреблений и непорядков на Забайкальской железной дороге (междуведомственная, под председательством А.Н. Горчакова), № 292 (Управление по сооружению Амурской железной дороги), № 326 (Управление по постройке Кругобайкальской железной дороги).

Планы и чертежи по сооружению железных дорог России (коллекция) как особо ценный материал для исследования отложился в фонде № 350. Не менее важные сведения содержатся в фондах: № 364 (Управление по сооружению Си-

⁸⁹ Восточное обозрение. 1921. 29 декабря. № 333 (209).

⁹⁰ Власть труда, 1921, 1922, 1925 гг.; Восточное обозрение 1921 г.; Восточно-Сибирская правда, 1930, 1933 гг.; Забайкальский рабочий, 1924, 1930 гг.; Многотиражка. Депо Иркутск-Сортировочный, 1935 г.

бирской железной дороги, №. 446 (Высочайшие повеления и всеподданнейшие доклады по ведомству путей сообщения (коллекция)), № 560 (Общая канцелярия министра финансов), №1265 (Второй Сибирский комитет), № 1273 (Комитет Сибирской железной дороги). Именно в этих фондах сосредоточен основной массив документов по изысканиям, строительству и началу работы Забайкальской железной дороги. Нами использовалась, главным образом, делопроизводственная документация: переписка Министерства путей сообщения с Министерством финансов и Государственным контролем, материалы междуведомственных совещаний и совещаний в Министерстве путей сообщения, решения Комитета Сибирской железной дороги, доклады начальников изысканий и начальника строительства. Фонды дали новые сведения о ходе и начале строительных работ и эксплуатации дороги, о численности и проблемах привлечения кадров.

Для нашего исследования представляет интерес фонд № 1884 РГАЭ, в котором сосредоточены материалы Наркомата путей сообщения СССР. Фонд содержит различного рода отчёты, обследования, сведения, протоколы заданий, совещаний хозяйственников и передовиков труда и ряд других материалов о работе железных дорог Восточной Сибири.

В фондах 110 Штаба отдельного корпуса жандармов и Коллекции рукописей Царскосельского дворца № 543 ГА РФ содержатся сведения о воинских перевозках и пропускной способности дороги времени Русско-японской войны.

В ГАИО и ГАНИИО хранится массив документов по истории Забайкальской и Восточно-Сибирской железной дороги. Однако материалы ГАИО в целом носят технический характер и имеют большие хронологические провалы. Они связаны как с утратой материалов, так и с частичным перемещением в Читу в связи с переводом Управления дороги.

В Государственном архиве Иркутской области просмотрены материалы фондов № 31 и № 72. В фондах имеются документы, относящиеся к истории железной дороги. В первом фонде они представляют историю Сибирской железной дороги, во втором – Забайкальской. При этом полнота материала отсутствует.

Фонд 31 Управление дорожной и строительной частями при Иркутском ге-

нерал-губернаторе содержит некоторые сведения о предполагаемом строительстве Сибирской и Забайкальской железных дорог. Сведения имеют общий характер. Как правило, это письма и правительственные документы. Фонд 72 Управление Забайкальской железной дороги имеет обширный материал в виде приказов, циркуляров начальника дороги, журналов заседания Управления дороги, материалов о профессиональных союзах, рабочих и служащих дороги, а также документов по мобилизационному отделу, материальной службе, службах движения, телеграфа, тяги. Однако фонд содержит очень много технического материала, к тому же он разрозненный, поэтому целостной картины по истории железной дороги и отдельных служб не даёт. Материал может служить в качестве дополнения к исторической картине, созданной по материалам центральных архивов.

В ГАНИИО был исследован фонд Р-1812, содержащий в том числе разнообразные данные о восстановлении и реконструкции железных дорог края. Для нашей работы весьма полезным является материал о поддержании в исправности пути Кругобайкальского участка дороги.

ГАЗК располагает большим архивным материалом по истории Забайкальской железной дороги. В Фонде 1о Забайкальского областного управления (1851–1917 гг.) находятся донесения начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги досоветского периода.

Циркуляры Департамента полиции о мерах борьбы с забастовками и начальника по постройке Забайкальской железной дороги по вопросам строительства отложились в Фонде 97 Земского заседателя по постройке железной дороги (1895–1899 гг.). Распоряжения и предписания военного губернатора и земского заседателя по вопросам строительства железной дороги, списки и характеристика населённых мест, расположенных вдоль линии железной дороги. Переписка с военным губернатором об отчуждении земель, о расчётах с рабочими, о проведении переписи в населённых пунктах вдоль линии железной дороги, с начальником Нерчинской каторги о работах, проводимых ссыльнокаторжными.

В фондах 206 (1900–1920 гг.) и Р-604 (1917 по 1951 гг.) Управления Забайкальской железной дороги хранятся планы и отчёты и документы по основной де-

тельности служб, отделов Управления дороги и подведомственных подразделений, сведения по подвижному составу, переписка с МПС, с управлениями дорог страны, со службами и подразделениями по финансовым, хозяйственным и политическим вопросам.

В фонде 608 Управление Читинской железной дороги (1920–1925 гг.) находятся официальные документы СНК СССР, СТО и НКПС СССР, ДальОПСа, начальников служб, отделов управления, отделений, связанные с работой дороги. Ценные сведения содержатся в докладах уполномоченного НКПС СССР о состоянии железной дороги, в договоре Читинской с Китайской Восточной железных дорог о перевозках грузов. Тем не менее целостной картины о деятельности дороги фонд не даёт, так как имеет отрывочные сведения и техническую информацию, не входящую в рамки данного исследования.

По материалам архивных дел фонда 215 (Сибирская железная дорога) ГАТО была проанализирована причина убытков в связи с беспорядками на дороге в 1905 г. В фонде отложились официальные документы 1915 г. о порядке приёма женщин на железнодорожную службу.

Данные РГВИА в настоящем исследовании использовались только в качестве дополнений к основному материалу, для работы представлял интерес фонд 1529. Относительно периода строительства следует отметить, что в РГВИА отложились копии документов, относившихся к переписке Военного ведомства с Министерством путей сообщения, протоколы совещаний, в которых принимали участие военные представители.

Архивные источники содержат многообразную информацию технико-экономического, организационно-кадрового и общественно-политического характера. В целом документы названных фондов дают возможности детально проследить отдельные, ранее не освящённые вопросы.

Методологическую основу исследования составляют основные принципы и методы исторического познания. Принцип историзма позволил проанализировать эволюцию Забайкальской железной дороги в рассматриваемый период. Соблюдение принципа объективности заключается в изучении проблемы, подкреп-

лённой источником, извлечённым из архивных фондов в соответствии с представлениями его исторического значения и ценности.

Нарративный метод или «реконструкция прошлого по оставленным следам» в работе является главным. Этот метод предполагает целостное описание и логическое изложение событий исследуемой проблемы. Структурный подход позволил выявить, отобрать и систематизировать новый, ранее не использованный фактический материал.

Историко-генетический метод позволил выявить причины выбора направления железнодорожной линии, рассмотреть ход создания и начало работы железнодорожной линии. По логике историко-генетический метод является аналитически-индуктивным методом, а по форме представления информации – описательным.

В основу диссертации был положен проблемно-хронологический метод, который даёт возможность выстроить исследование в хронологическом порядке и показать динамику всего процесса. Данный метод позволил: а) показать структуру железнодорожного строительства в Забайкалье; б) определить стратегическую необходимость будущей магистрали, изыскания и сооружение; в) проследить развитие и выявить влияние железнодорожного строительства на экономику региона и военно-политическую обстановку в отдельных исторических событиях.

Цивилизационный подход в методологии заключается в том, что на сооружение и эксплуатацию дороги влияли различные физико-географические и геологические, метеорологические, экономические особенности территории, по которым проектировалась, строилась и эксплуатировалась железная дорога. Данный подход способен дать оценку роли, которую играли социокультурные аспекты строительства железной дороги. Она влияла на культурное развитие в регионе. Железная дорога существенно изменяла уклад жизни. Железная дорога, по словам С.Ю. Витте, «являлась как бы ферментом, вызывающим в населении культурное брожение, и если бы даже она встретила на своём пути совершенно дикое населе-

ние, то в короткий срок, цивилизовало бы его до необходимого уровня»⁹¹.

Научная новизна. В диссертации на основе разнообразного и обширного круга источников, главным образом, архивных, автор попытался дать полную и объективную картину истории Забайкальской железной дороги. При этом впервые в научный оборот вводится целый массив архивных ведомственных документов, ранее никем и никогда не публиковавшихся.

В диссертации рассмотрены причины и следствия выбора направления дороги, цели проведения, способы и условия сооружения, а также сроки сдачи магистрали, которая являлась убыточной дорогой в ходе эксплуатации. Проанализированы условия обеспечения кадрами и социально-экономическое положение рабочих и служащих. Обосновывается отличие от других дорог особыми условиями эксплуатации, открытие которой совпало с мобилизацией и перевозкой войск. Особенностью исследования является то, что в нём показана жизнь, работа и роль дороги на переломе политических событий. Новизну также дополняет исследование Читинской железной дороги, которая впервые подвергалась более подробному анализу, чем это было ранее. Выявлена степень влияния Забайкальской железной дороги на социально-экономическое развитие региона.

Теоретическая и практическая значимость работы. Теоретическая значимость диссертационного исследования выражается в представлении научно-обоснованных, объективных данных по истории развития Забайкальской железной дороги, которые могут способствовать улучшению и формированию прогнозной оценки её работы. Практическая значимость проявляется в возможности использования научных разработок в учебном процессе высших и средних учебных заведений. Отдельные фрагменты исследования могут лечь в основу туристских путеводителей, использоваться в экскурсионной деятельности в музеях краеведческого и железнодорожного профиля. Материалы диссертации окажут помощь в дальнейшем изучении истории дороги и Транссибирской магистрали.

Апробация полученных результатов. Основные положения диссертации

⁹¹ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. СПб., 1912. 568 с.

отражены в 31 научной публикации, четыре из которых изданы в журналах, входящих в перечень рецензируемых научных изданий. Положения и результаты исследования обсуждались и были одобрены на заседании кафедры философии и социально-гуманитарных наук Иркутского государственного университета путей сообщения. Автор принимал участие в восьми международных и всероссийских научно-практических конференциях.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка сокращений, списка использованных источников и литературы, приложений.

Глава 1. Формирование направления, изыскания, сооружение и первые годы эксплуатации Забайкальской железной дороги (1887 – 1913 гг.)

1.1. Изыскательские и проектные работы

В истории вопроса о проектировании самостоятельной железной дороги в Забайкалье отчётливо выделяются несколько периодов, когда в XIX в. с окраин Сибири в правительство поступали предложения о строительстве рельсового пути. Первые два периода были связаны с плохим состоянием путей сообщения в третий период к этому добавлялось стратегическое значение стальной колеи. Устройство постоянного пути сообщения Иркутска с Забайкальским краем было всегда вопросом как в административном, так в торговом отношении. В конце XVIII – первой половине XIX вв. почти все генерал-губернаторы по мере средств и сил стремились к решению этой трудной задачи, но, к сожалению, устремления их не имели успеха, несмотря на то, что к решению этой задачи подключились инженеры путей сообщения. Однако, именно благодаря работе инженеров возникло первое предложение о проложении рельсового пути в Забайкалье.

В 1837 г., Н.И. Богданов, выполнявший изыскательские работы в Южном Прибайкалье для выбора направления Кругобайкальской гужевой дороги, в записке «Предположение устройства новой дороги для постоянного и беспрепятственного сообщения Иркутска с Забайкальским краем, с распространением сего предположения впоследствии для устройства путей сообщения по всему протяжению Сибири»⁹² на имя главноуправляющего путями сообщения обосновал необходимость прокладки железнодорожного пути в Забайкалье⁹³.

Н.И. Богданов считал, что после строительства от Троицкосавска новой Кругобайкальской гужевой дороги, которая, несомненно, улучшит транспортировку товаров, «первым предметом для полезного употребления 200 тыс. руб.

⁹² РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 24 – 44 об.

⁹³ РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 39 об.

ежегодной пошлины, предполагавшейся собирать за перевозку товаров, представляется устройство железной дороги от Троицкосавска до Кяхты, от таможенных зданий до нового гостиного двора»⁹⁴.

Следующим предложением о сооружении рельсового пути за Байкалом, было предложение американца П.М. Коллинса. Он отправился из Санкт-Петербурга на устье Амура⁹⁵ в качестве консула от своего правительства. Проехав по Забайкалью, он сделал необычное предложение правительству России: устроить железную дорогу между областными городами Читой и Иркутском. Коллинс считал, что город Чита, расположенный на пункте прекращения пароходного сообщения по Ингоде, представлял выгодное начало будущей дороги. Он проехал местность, по которой могла пройти дорога и нашёл её удобной для сооружения на ней рельсового пути. С устройством этого пути «сибирские произведения» могли «скоро и охотно меняться на Амуре или перевозимы к океану; с пароходами на Амуре». Коллинс не сомневался в том, что эта дорога, «не зависимо от коммерческих видов, была бы крайне важна для России в отношении развития и защиты своих владений на Тихом океане, равно в Азии, как и в Америке»⁹⁶.

Генерал-губернатор Н.Н. Муравьёв признал устройство такой дороги крайне важным для государства и не встречал препятствий принять предложение П.М. Коллинса, в том виде в каком оно сделано.⁹⁷ Император Александр II по всеподданнейшему докладу главноуправляющего путями сообщений и публичными зданиями К.В. Чевкина 11 апреля 1857 г. повелел внести это дело на рассмотрение Сибирского Комитета. К.В. Чевкин изложил Сибирскому Комитету свою точку зрения, которая основывалась на том, что сооружение железной доро-

⁹⁴ Там же, л. 40.

⁹⁵ Прибыв из Вашингтона в Санкт-Петербург в мае 1856 г., П.М. Коллинс в декабре того же года выехал из Москвы и через Владимир, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Омск, Томск и Красноярск в январе 1857 г. достиг Иркутска. Пробыв месяц в Иркутске, П.М. Коллинс отправился в Кяхту и Маймачен для изучения торговли России и Китая. По возвращении в Иркутск, он поехал на Амур, по пути осмотрев Нерчинские рудники. Затем он продолжил путешествие по Амуру и через Петропавловск отправился в Сан-Франциско, а оттуда в феврале 1858 г. вернулся в Вашингтон.

⁹⁶ РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 3 об.

⁹⁷ РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 7 об.

ги между Иркутском и Читой преждевременно. Сибирский Комитет поддержал мнение Чевкина, а император Александр II 25 апреля утвердил решение Сибирского комитета⁹⁸.

Реальные планы железнодорожного строительства в Сибири восходят ко времени Александра II. Но речь пока шла о железнодорожных подходах к Сибири. При обсуждении в 1873 г. в Комитете министров вопроса о Сибирской железной дороге была высказана мысль, что главная цель дороги: осуществление транзитного пути, соединяющего Сибирь с центральной Россией. В 1875 г., когда вопрос о Сибирской железной дороге перешёл в практическую плоскость, сеть русских железных дорог примыкала к Волге в Рыбинске и в Нижнем Новгороде, поэтому и сложилось два направления: северное – от Рыбинска на Вятку и Пермь и южное – от Нижнего на Казань и Екатеринбург. Последнее было утверждено, но ему не суждено было осуществиться. Финансовые трудности в стране привели к забвению Сибирской железной дороги, и вопрос был сведён к более узкой задаче, к соединению железной дорогой водных путей Европейской России и Сибири.

Следующий период, когда вопрос о железной дороге в Забайкалье был вновь был поднят и получил своё окончательное разрешение, относится к 1886–1890 гг. Иркутский и Приамурский генерал-губернаторы А.П. Игнатъева и А.Н. Корф предложили построить железнодорожные участки от Томска до Иркутска и от Байкала до Сретенска⁹⁹ В отчётах генерал губернаторов говорилось, что необходимость устройства рельсового пути вызывалась не столько экономическими выгодами, сколько стратегическими. Оставив идею проведения сплошного рельсового пути через всю Сибирь, правительство, тем не менее, обратило внимание на улучшение водных сообщений по Сибири, прибегая к устройству железных дорог лишь там, где водного сообщения не могло быть или где устройство его по затратам, в сравнении с железной дорогой, получалось невыгодным. От системы реки Волги до Амура существовало три волока: от Перми до Тюмени, от Томска

⁹⁸ Там же, л. 14, 18.

⁹⁹ Сибирь и Великая Сибирская железная дорога / Издание Министерства финансов. СПб., 1893. С 263.

до Иркутска и от восточного берега Байкала до Сретенска на реке Шилка. По первому из них уже была проложена железная дорога, на втором шли работы по устройству Обь-Енисейского канала, то есть он мог также перестать существовать, оставался только третий путь – по Забайкалью. Об устройстве здесь водного пути не могло быть и речи, так как это потребовало бы громадных затрат на соединение каналов и расчистку на сотни вёрст мелководных притоков Селенги и Амура, а поэтому несравненно выгоднее было соединить восточный берег Байкала со Сретенском на реке Шилке (откуда начиналось пароходное движение по Амурской системе) рельсовым путём на протяжении около 960 вёрст.

Благодаря отчётам генерал-губернатора и воле императора Александра III вопрос о железной дороге в Забайкалье, несмотря на «сопротивление» некоторых министров, приобрёл реальные очертания: в июне 1887 г. в Санкт-Петербурге прошёл ряд совещаний, на которых обсуждались вопросы, связанные с изысканиями и сооружением железной дороги в Сибири, после чего изыскательские работы были выполнены в Уссурийском крае, Забайкалье и Средней Сибири.

В 1882 г. на подступах к Сибири были выполнены исследования: от Оренбургской железной дороги, от Самары на Уфу, от Екатеринбурга до Троицка, от Уфы через Красноуфимск до Екатеринбурга. В 1883 г. инженером путей сообщения И.К. Падалко были произведены исследования по следующим направлениям: а) Уфа–Екатеринбург, б) Уфа–Златоуст–Челябинск, в) от Уфы на перевал Уральского хребта между Екатеринбургом и истоками рек Белой и Урала с продолжением этой линии до Линии Екатеринбург–Троицк. Преимущество оказалось за линией Уфа–Челябинск. Это был выбор направления, по которому можно было «войти» в Сибирь.

Когда правительство было готово к сооружению Великого Сибирского пути, в Европейской России уже действовали все важнейшие железнодорожные направления и строились линии, которые должны были соединить русскую европейскую железнодорожную сеть с азиатским рельсовым путём. Дорога от Самары на Уфу, Златоуст и Челябинск была выстроена в 1888–1892 гг. и этим достигнута (обозначена) начальная точка Сибирской железной дороги.

Ход дальнейших событий показал, что в стране было разное мнение по поводу дальнейшего направления Сибирской железной дороги. Обнаружились тенденции связать сооружение железной дороги с решением других вопросов. Например, с развитием водных путей и содействием промышленному росту Урала. Эти вопросы удалось обойти без существенного ущерба для подготовительных работ по сооружению пути. Но оставался вопрос о направлении магистрали и это был не технический, а экономический, политический и, не в меньшей мере, стратегический вопрос.

Первые рекогносцировочные изыскания Забайкальской железной дороги были проведены в 1887–1888 гг. под руководством инженера О.П. Вяземского. При этом Особое совещание в составе министров путей сообщения, финансов, военного и государственного контролёра наметило направление от села Посольского на восточном берегу Байкала через Верхнеудинск, Петровский Завод, Нерчинск до Сретенска¹⁰⁰.

На проведение изыскательских работ для Забайкальской линии был выделен кредит из расчёта проведения работ в течение двух полевых периодов. Из Санкт-Петербурга было командировано две партии (в каждой начальник и два техника). Предполагалось, что в 1888 г. к ним присоединится ещё одна партия из Владивостока, по окончании уссурийских изысканий. Экспедиция О.П. Вяземского состояла из трёх инженеров путей сообщения и двух техников (затем четырёх техников), при участии подполковника (впоследствии полковника) Генерального штаба Н.А. Волошинова, принимавшего участие в работах по рекогносцировке¹⁰¹. Начальником первой партии был Н.С. Кругликов (от берега Байкала до 501 версты), второй партии – А. Ишимнецкий-Кондратович (от 502 версты до 662 версты и от 818 до 1 010 версты), третьей партии – Л.И. Прохаска (от 662 до 818 версты)¹⁰². В составе экспедиции был письмоводитель и фельдшер. Инженерам пред-

¹⁰⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 1. Л. 111–240.

¹⁰¹ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 618. Л. 235; Восточное обозрение. 1889. 8 января.

¹⁰² РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 1. Л. 103 об.

стояло определить начальный пункт дороги на восточном берегу Байкала¹⁰³. В совещании с участием Иркутского генерал-губернатора весной 1888 г. были выбраны пристани Ключевская и Мысовская.

Начало линии от станции Мысовской уменьшало длину дороги на несколько вёрст по сравнению с пристанью Ключевской, а по сравнению с устьями речек Мантуриха и Боярская значительно уменьшались расходы на подготовительные работы к укладке подъездных путей¹⁰⁴.

Изыскания 1887–1888 гг. показали единственное место у города Верхнеудинска, вблизи устья реки Уды, где можно было перейти реку Селенгу. Но для этого требовалось сооружение 25 вёрст дамбы в долине Селенги, река изобиловала островами, и грунт был совсем не подходящий. Н.А. Волошинов предложил направить линию не в долину Уды, а в долину реки Хилок, но О.П. Вяземский считал, что берега реки заболочены, с неё подъём на Яблоновый хребет крут, и к тому же, линия удлинялась на 60 вёрст. Что касалось Петровского Завода, через который по требованию правительственной инструкции необходимо было провести линию, то, по мнению О.П. Вяземского, проще было сделать ветвь к этому населённому пункту¹⁰⁵.

Изыскания О.П. Вяземского в 1888 г. начались по направлению от села Мысового на Кабанск, по долине левого берега реки Селенги на город Верхнеудинск¹⁰⁶. Дальнейшее направление линии за станцией Верхнеудинск обуславливалось только выбором выгодного перехода через Яблоновый хребет, спуск с которого в долину реки Читы, при высоте 180 сажень на значительном протяжении представлял одну из трудных задач изыскательских работ. Рекогносцировочные исследования показали, что самым удобным будет перевал с речки Шойдак Амурского бассейна. Кроме того, считалось, что долина реки Хилок менее удобна для проведения железной дороги, чем долина Уды.

¹⁰³ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 620. Л. 56 об. –57.

¹⁰⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 1. Л. 9 об.

¹⁰⁵ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 619. Л. 43.

¹⁰⁶ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 620. Л. 63–65 об.

С целью пересечения Яблонового хребта «летучими» рекогносцировками с барометрическим определением высот было исследовано 13 перевалов, на пространстве более чем 100 вёрст, считая по протяжению Яблонового хребта¹⁰⁷. С перевала линия спускалась по перевалу Шангалактай (Шангалахта) в долину реки Шойдак¹⁰⁸ и по долине реки Чита выходила к одноимённому городу. От Читы линия обходила город, спускалась в долину реки Ингоды и направлялась по её берегу вниз по течению до впадения реки Онон, где после соединения с Ингодой, река называлась Шилкой¹⁰⁹. По долине этой реки линия подходила к городу Сретенску. Направление Забайкальской железной дороги, выбранное О.П. Вяземским, от пристани Мысовой по рекам Селенге, Уде, Ингоде, Шилке одобрил Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф¹¹⁰. Несмотря на то, что в русском Техническом обществе дана положительная оценка выполненным экспедицией О.П. Вяземского изысканий, Министерство путей сообщения в 1890 г. предлагало начать строительство железной дороги только от Челябинска до Иркутска и от Владивостока вдоль реки Уссури и далее до Сретенска. В феврале 1891 г. Комитет Министров, рассматривая вопрос о Сибирской железной дороге, пришёл к заключению о сооружении сплошной «транзитной железнодорожной линии», вместо, предлагавшихся ранее министром финансов соединением речных систем рельсовыми путями¹¹¹. Предстояли дополнительные изыскательские работы в Средней Сибири и Забайкалье.

В декабре 1892 г. были разрешены дополнительные изыскания для Забайкальской железной дороги, а утверждённым 22 марта 1893 г. положением Соединённого присутствия по представлению министра путей сообщения, разрешено

¹⁰⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 1. Л. 12.

¹⁰⁸ Восточное обозрение. 1889. 8 января.

¹⁰⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 1. Л. 18.

¹¹⁰ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 620. Л. 18.

¹¹¹ Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения в течение 1889, 1890 и 1891 гг. за время управления Министерством статс-секретаря фон-Гюббенета. СПб., 1893. С. 32.

удлинить изыскания и провести их на протяжении 450 вёрст по реке Шилке от Сретенска до станции Покровской на Амуре¹¹².

Для изыскательских работ в Забайкалье под руководством начальника изысканий инженера путей сообщения Г.В. Адрианова был сформирован штат экспедиции: начальники партий А.П. Богословский, И.А. Рыбалкин, С.Г. Крушкол, В.С. Каменский, старшие инженеры И.И. Никитин, Ю.И. Эбергардт, С.А. Таубе, И.В. Шуцкий, Е.Н. Писаревский, И.Л. Просинский, младший инженер, С.Я. Залкинд, инженер-технолог С.Е. Головкин, горный инженер Б.М. Крушкол, классный военный топограф Н.В. Орловский¹¹³. Техники А. Макаревич, В. Писарев, Стребейко¹¹⁴. Для экономических исследований местности был командирован представитель Министерства финансов¹¹⁵. Г.В. Адриановым начальным пунктом изысканий, как и ранее О.П. Вяземским, была выбрана пристань Мысовая. Советание 1887 г. министров путей сообщения, военного, управляющего министерством финансов, государственного контролёра рекомендовало вести линию через Верхнеудинск, Петровский Завод, Нерчинск и Сретенск. Начальник изысканий придерживался именно этого направления¹¹⁶.

Экспедиции Г.В. Адрианова было предложено для соединения восточного берега Байкала с Петровским Заводом исследовать несколько направлений по долине Селенги и через хребет Хамар-Дабан¹¹⁷. До Верхнеудинска данный вариант совпадал с изысканиями 1887–1888 гг. и отличался лишь местом пересечения реки. Далее своим главным направлением для исследований была выбрана долина реки Хилок. Предстояло выбрать место пересечения Яблонового хребта. Изучив проект О.П. Вяземского, было решено отказаться от места перехода реки Уды у Верхнеудинска и найти более южный вариант перехода хребта.

¹¹² РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 197. Л. 2; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб., 1902. С. 117; Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. СПб., 1904. С. 1.

¹¹³ РГИА. Ф. 364. Оп. 1. Д. 12. Л. 150.

¹¹⁴ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 622. Л. 26.

¹¹⁵ РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 19. Л. 5.

¹¹⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 14. Л. 1.

¹¹⁷ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. [СПб.], 1895. Т. 9. Л. 73 об.–74.

Изучение вариантов перехода линий через хребет Хамар-Дабан показало, что линия могла проектироваться только с горными уклонами и очень маленькими радиусами, к тому же получалось удлинение линии, и увеличивалась стоимость строительства. Вследствие благоприятных климатических условий долины реки Хилок проектирование пути по правому её берегу имело выгоду в отношении земляных работ и водоснабжения. Экономические условия также были более предпочтительными в сравнении с направлением 1887–1888 гг. Перевал через Яблоновый хребет в сравнении с прежним проектом имел более низкие отметки. Направление по долинам рек Хилок и Кука важно было ещё тем, что здесь были земли более благоприятные для хлебопашества, чем по долине Уды. Вблизи города Читы направление Адрианова и Вяземского соединялись, далее до Сретенска проектировались в одном направлении.

Результаты изысканий Забайкальской железной дороги рассматривались в Совете Управления по сооружению Сибирской железной дороги 21 и 26 апреля 1895 г. под председательством начальника Управления Н.Е. Ададунова с участием представителей Министерства финансов и Государственного контроля¹¹⁸. Заместитель министра путей сообщения Н.П. Петров предложил при выборе направления Забайкальской железной дороги руководствоваться более выгодным с меньшими затратами направлением. Представитель Министерства финансов Н.А. Андрущенко высказался против направления по долине реки Хилок, так как, по его мнению, местность была не пригодна для земледелия, и отсутствовали грузы для перевозки. Северное направление 1887–1888 гг. проходило по свободным землям и местам, богатым полезными ископаемыми. Г.В. Адрианов доказывал, что по долине реки Хилок много пахотной земли, нет глубокого промерзания почвы, более благоприятные микроклиматические условия. Следовательно, направление по долине реки Хилок было, по его мнению, более предпочтительно, чем по долине Уды. Точку зрения Адрианова поддержали военные топографы и государственный контролёр¹¹⁹.

¹¹⁸ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. [СПб.], 1895. Т. 9. Л. 81 об.

¹¹⁹ Там же, л. 84.

Таким образом, Совет Управления по сооружению Сибирской железной дороги признал южное направление по изысканиям 1893–1894 гг. на Петровский Завод, по долине реки Хилок и перевалом Яблонового хребта южнее Читы предпочтительнее северного, выбранного по изысканиям 1887–1888 гг. Кроме того, были проанализированы направление от села Мысового через хребет Хамар-Дабан по речкам Мантуриха и Убукун и следующее по долине Селенги на Верхнеудинск. Было признано необходимым исследовать несколько перевалов через Хамар-Дабан. Топографическая съёмка долины речки Снежной показала значительные высоты водораздела и узкое и извилистое ущелье речки Снежной в верховьях, что не позволяло проектировать железнодорожную линию, так как требовалось построить много тоннелей, виадуков и других дорогих сооружений¹²⁰. Направление долиной речки Мантуриха представлялось лучше, но и по этому варианту пройти без тоннеля или горного уклона не представлялось возможным.

Преимущества обхода хребта Хамар-Дабан по долине Селенги состояло и в том, что на строительство можно было доставлять материалы и оборудование по реке¹²¹. Направление линии от Верхнеудинска на Петровский Завод проектировалось долиной рек Уда и Хилок¹²². Для соединения города Верхнеудинска с Петровским Заводом было рассмотрено несколько перевалов. Перевалив Яблоновый хребет в верховьях речки Куки, левого притока реки Ингоды, линия Забайкальской железной дороги вступала в пределы Восточного Забайкалья. Проектирование линии от перевала Яблонового хребта до конечного пункта станции Покровской велось по долине реки Ингоды, а затем по косогорам рек Шилки и Амура. У инженеров не было сомнения в выборе направления восточной части Забайкальской железной дороги¹²³.

В отношении западной части линии Комиссия Н.П. Петрова, находясь в Иркутске, исследовавшая на месте дело сооружения Сибирской железной дороги в 1895 г., командировала А.П. Домбровского ещё раз осмотреть варианты изысканий

¹²⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 14. Л. 4.

¹²¹ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. [СПб.], 1895. Т. 9. Л. 84.

¹²² РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 14. Л. 7.

¹²³ Там же, л. 8 об.

для Забайкальской железной дороги. Он подтвердил правильность выбора направления по долине реки Селенге¹²⁴. В итоге Управление по сооружению Сибирской железной дороги рекомендовало к проектированию именно это направление.

Забайкальская железная дорога, проектированная по южному направлению, имела два горных участка: Горхон–Кижя (13 вёрст) и Сохондо–Яблоновая (22 версты). Г.В. Адрианов отмечал, что большие трудности при строительстве встретятся на участке от Читы до Сретенска, где линия была трассирована по долинам рек Ингоды и Шилки, в виду сложного строения долин этих рек. Сретенск как конечный пункт был определён совещанием министров с учётом того, что река Шилка судоходна в течение всей навигации. При этом изыскания О.П. Вяземского показали, что река подвержена сильным изменениям уровня, что могло сказываться на судоходстве. Министр путей сообщения М.И. Хилков предложил выполнить предварительные изыскания на протяжении 450 вёрст от Сретенска до пристани Покровской, располагавшейся на Амуре¹²⁵. Эти исследования проводились в 1895 г.

Согласно проекту, составленному по результатам изысканий 1893–1894 гг., стоимость строительства Забайкальской железной дороги от пристани Мысовой до города Сретенска с рельсами, скреплениями и подвижным составом и обратным капиталом для эксплуатации определена в сумме 66 748 128 руб.¹²⁶, но в дальнейшем эта сумма менялась.

Осенью 1895 г. строительным Управлением Забайкальской железной дороги была произведена рекогносцировка направления от станции Онон (на 882 версте от станции Мысовой) через Маньчжурию до станции Никольск Южно-Уссурийской железной дороги¹²⁷. Инженер И.И. Мрозовский стремился как можно меньше отклоняться от прямой линии, соединявшей Онон и Цурухайтуй¹²⁸.

¹²⁴ Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896. Л. 645.

¹²⁵ РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 19. Л. 2–3.

¹²⁶ Куломзин А.Н. Указ. соч. С. 655.

¹²⁷ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. С. 113.

¹²⁸ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 152. Л. 76а.

Военные топографы в 1896 г. также свидетельствовали, что это направление предпочтительнее любых других¹²⁹. Но направление линии находилось в зависимости от того пункта, который мог быть установлен для перехода границы, а это необходимо было согласовывать с Обществом Китайской Восточной железной дороги. В 1897 г. изыскательские работы к Китайской границе поручили выполнить А.Н. Пушечникову¹³⁰. Он создал четыре изыскательские партии, во главе с В.А. Долоцким, Г.Ф. Краевским, В.И. Петропавловским и В.Л. Якубовским¹³¹. В состав партии входили два инженера, два техника, два десятника. В ходе изыскательских работ выявилось ещё одно направление Онон–Кайластуй. А.Н. Пушечников считал, что Кайластуйское направление выгоднее Цурухайтуйского только тем, что оно короче и предлагал не проводить по нему изыскательских работ¹³². Правление Общества Китайской Восточной железной дороги наоборот отдавало предпочтение на Кайластуй¹³³.

4 декабря 1897 г. А.Н. Пушечников передал в Санкт-Петербург результаты изыскательских исследований ветви к Китайской границе¹³⁴. Он сообщал, что инженеры исследовали несколько направлений: на Цурухайтуй, на Кайластуй, на Мутный Проток. Общим пунктом всех вариантов служило найденное при производстве в 1896 г. топографических съёмок широкое пониженное седло Адун-Челонского хребта. Таким образом, появлялась возможность направить линию через это седло. Министр путей сообщения утвердил для строительства соединительной ветви предложенное А.Н. Пушечниковым направление от Китайского разъезда (вблизи станции Кайдалово) через Адун-Челон до Мутного Протока¹³⁵. Окончательная разбивка линии Кайдалово–Адун-Челонский хребет и дополни-

¹²⁹ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 152. Л. 43.

¹³⁰ Там же, л. 18.

¹³¹ РГИА. Ф. 364. Оп. 1. Д. 68. Л. 3.

¹³² РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 152. Л. 27, 73.

¹³³ Там же, л. 63.

¹³⁴ Там же, л. 206.

¹³⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 335. Л. 14 об.; Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 4; Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжуря Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 1.

тельные изыскания от этого хребта до Нагадана начались в 1898 г.¹³⁶. Согласно проекту, стоимость соединительной ветви от станции Кайдалово с рельсами и креплениями составляла 28 328 158 руб.¹³⁷

В заключение отметим, что Забайкалье было одной из первых территорий в пределах Сибири, на которой предлагалось строительство железной дороги. Но замыслы первой половины и середины XIX в. не имели перспектив к осуществлению, в виду неготовности государства вкладывать средства в экономически не подготовленные районы. К тому же авторы идей поверхностно отнеслись к топографии края, не имея реального представления, какие могли встретиться трудности при прокладке железной дороги. Результаты изыскательских работ, выполненных инженерами путей сообщения, для разработки плана сооружения дороги подтвердили сложность строительства железной дороги. Существовали разные мнения о направлении железной дороги от восточного берега Байкала. Основная задача, которую решали инженеры, заключалась в определении возможности пересечения Хамар-Дабанского и Яблонового хребтов. Экспедиции, исследовавшие варианты направления линии в пределах Забайкальской области, используя инструментальные методы съёмки местности, предложили два наиболее выгодных варианта проведения будущей железной дороги – по долинам рек Уда и Хилок. С топографической и экономической точек зрения предпочтение было отдано второму варианту.

1.2. Организация строительства и кадрового обеспечения дороги

¹³⁶ РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 19. Л. 216 об.

¹³⁷ Там же, л. 217 об.

Строительные работы в Забайкалье начались без официального разрешения. М.И. Хилкову разрешено приступить к строительству до утверждения расценочной ведомости, между тем направление дороги было только что окончательно установлено, причём длина дороги сокращена на 30 вёрст¹³⁸. 11 апреля 1895 г. на 910 версте Забайкальской железной дороги, вблизи слияния рек Ингода и Онон, под руководством заведующего подготовительными работами инженера путей сообщения С.Г. Крушкола приступили к сооружению земляного полотна¹³⁹. Положение Комитета Сибирской железной дороги о начале сооружения Забайкальской железной дороги по изысканиям, произведённым в 1893–1894 гг. от пристани Мысовая на восточном берегу озера Байкал через Верхнеудинск, Читу до Сретенска на реке Шилке высочайше утверждено 13 мая 1895 г.¹⁴⁰ В июле этого года утверждено направление дороги от пристани Мысовой на Байкале до Сретенска (в связи с идеей проведения железной дороги по территории Маньчжурии от строительства участка Сретенск–Покровская отказались)¹⁴¹. Завершить работы предполагалось в 1898 г. одновременно с введением в эксплуатацию линии от Иркутска до озера Байкал¹⁴².

2 мая 1895 г. начальником работ по постройке Забайкальской железной дороги назначен А.Н. Пушечников, его помощником – Г.В. Адрианов¹⁴³. По настоянию А.Н. Пушечникова на строительстве применялся хозяйственный способ производства работ, тогда как на других участках Сибирской дороги, в основном, использовался подрядный. Начальник работ взял на себя полную ответственность за такое решение. А.Н. Пушечников не соблюдал «Положение о казённых подрядах и поставках», требовавшее обеспечение обязательств залогами, выдачу авансовых

¹³⁸ Куломзин А.Н. Указ. соч. С. 581.

¹³⁹ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 131. Л. 84.

¹⁴⁰ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 197. Л. 2; Материалы Комитета Сибирской железной дороги. [СПб.], 1895. Т. 9. Л. 72 об., 349; ПСЗ. 3-е изд. Т. 15. № 11794; Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. СПб., 1904. С. 2.

¹⁴¹ В начале строительства А.Н. Пушечников предлагал разместить конечную станцию Забайкальской железной дороги или в селе Кокуй, в девяти верстах западнее Сретенска, или в селе Матакан, или напротив Сретенска. См.: РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 131. Л. 277.

¹⁴² Саблер С.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: ист. очерк: к 10-летию Комитета Сибирской ж. д. (1893–1903). СПб., 1903. С. 222–223.

¹⁴³ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 131. Л. 104.

средств только под обеспечение, не допускавшее изменения договорных цен во время выполнения договора, а вызов конкурсных торгов считал совершенно неприемлемым условием для Сибири¹⁴⁴.

Ситуация с крупными предпринимателями на Забайкальском участке была схожа с ситуацией на Среднесибирском участке: строительство велось без участия контрагентов. Большая часть работ выполнялись непосредственным распоряжением строительной администрации, руководившей не только технической стороной дела, но и хозяйственной частью, с которой многие инженеры соприкасались впервые. Рядчиков с большими объёмами в Забайкалье не было, а «мелкие» рядчики, со скромным капиталом, не могли конкурировать с контрагентами. Поэтому подрядчиками здесь становились мелкие предприниматели и инженеры, строившие Забайкальскую железную дорогу, а также местные казаки¹⁴⁵. Для того, чтобы использовать выгоды мелких подрядчиков, А.Н. Пушечников допускал к работам в качестве подрядчиков хорошо зарекомендовавших себя ранее лиц, давая им кредит (материалами, провиантом и доставлял за казённый счёт рабочих из Европейской России и Сибири), взыскивая с них самые минимальные залоги от 100 до 500 руб. При сдаче работ в десятки и даже сотни тысяч рублей он допускал сдачу работ без залога (когда предприниматель был лично известен, как честный человек), проводил частые обмеры выполненных работ с тем, чтобы подрядчик мог получить заработанные деньги как можно скорее. Также для успешного хода строительных работ было разрешено увеличить оклады техническому персоналу служащих по постройке дороги и агентам в среднем на четверть.

Администрация строительства принимала различные меры к привлечению на строительство мастеровых и рабочих из отдалённых местностей Европейской России. Способы привлечения рабочих в Забайкальскую область изменялись за время строительства в зависимости от изменений условий их доставки. Первоначально, когда рабочих перевозили морским или сухим путём через Сибирь (в по-

¹⁴⁴ Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. СПб., 1904. С. 3.

¹⁴⁵ Пушечников А.Н. Объяснения инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию. СПб., 1913. С. 5.

следнем случае рабочие на протяжении свыше двух тысяч вёрст перевозились на лошадях), причём стоимость перевозки одного рабочего достигала 150 руб., было вывезено из Европейской России свыше 3 600 рабочих и мастеровых, нанятых по контрактам на три года. По условиям найма Управление постройки обеспечивало их помещениями на месте работ, продовольствием и выплачивало жалованье чернорабочим 15–20 руб., а мастеровым 25–45 руб. в месяц; кроме того, прослужившим три года предоставлялся бесплатный проезд на родину.

Опыт производства работ с законтрактованными рабочими и мастеровыми дал не вполне удовлетворительные результаты. Будучи обеспеченными жильём (бараками) и продуктами, данная категория рабочих работала незаинтересованно. Среди рабочих отмечались часто прогулы, им предъявлялись претензии. В то же время рабочие проживали в хорошо устроенных бараках и получали «сытную свежую» пищу, на что жалоб не было; «кубичники» (получавшие оплату за единицу работы – кубической сажени) жили в разных видов шалашах, самими построенных и большинство довольствовались своей пищей. Продукты доставлялись окрестным русским населением и частично бурятами, но последние запрашивали высокие цены на скот, поэтому, например, начальник 7-го участка вынужден был закупить скот в Монголии. Вольнонаёмные рабочие зарабатывали больше, между тем работа их стоила дешевле. Вследствие этого администрация строительства ушла от контрактного способа выполнения работ и перевела все участки на сдельную оплату. Лишь небольшое количество рабочих (в основном злоупотреблявших алкоголем) предпочла иметь скудный заработок, но казённое питание. Золотопромышленники страдали от ухода рабочих с прииска на железную дорогу, в то же время имело место обратный отток, разочаровавшихся в заработной плате¹⁴⁶.

По мере того, как Сибирская железная дорога продвигалась на восток, для движения открывались новые участки, приток рабочих, искавших работ на Забайкальской железной дороге, увеличивался. Тогда появилась возможность приме-

¹⁴⁶ ГАЗК. Ф. 1о. Оп. 1. Д. 3505. Л. 103–103 об.; РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 131. Л. 165 об.

нить иной способ обеспечения Забайкалья рабочими руками. Партиям мастеровых и рабочих, желавших работать на Забайкальской железной дороге, Управлением по постройки давались средства для проезда к местам работ, а именно: назначались агенты для сопровождения партий рабочих, которые, забрав у рабочих паспорта, отправлялись вместе с партиями в те пункты строящейся дороги, где требовались мастеровые и рабочие. На сопровождавшего партию агента возлагалась обязанность снабжать сопровождаемую партию бесплатными билетами на проезд по открытым для движения участкам дороги, нанимать подводы для проезда по обыкновенным дорогам, заботиться о снабжении партии питанием во время дороги. По прибытии на место агент предъявлял привезённых им рабочих и их паспорта местному начальнику участка, который и выдавал сопровождавшему партию рабочих агенту удостоверение в том, что партия доставлена, а рабочим и мастеровым выдавал их паспорта. Прибывшие рабочие и мастеровые принимались на работы по соглашению с производителями работ, рядчиками и подрядчиками. Расходы по перевозке партий рабочих из их заработка не удерживались, а относились на счёт стоимости работ. Применение такого способа доставки мастеровых и рабочих, требовавший сравнительно небольших затрат, в значительной степени способствовало ускоренному строительству и удешевлению работ.

Из местных рабочих, количество которых было не велико, в бассейне реки Селенги работали «староверы». Они отличались трудолюбием, трезвостью, честностью, имели опыт земляных работ (до строительства железной дороги работали на золотых приисках), словом, оказались самыми полезными работниками. Работали артелями по 10–40 человек по договору с начальниками участков и к рядчикам и подрядчикам они шли не охотно. На работу выезжали в конце мая, после посевной, работали до августа, затем уезжали убирать хлеб и возвращались в первых числах сентября и работали до середины октября, когда жить в шалашах было невозможно. На работу «семейские» приезжали семьями с лошадьми. Дети обслуживали лошадей в качестве погонщиков и пастухов, жены занимались приготовлением пищи и бытовым хозяйством. «Семейские» не соглашались жить в казённых бараках. Что касается бурят, то они занимались в основном рубкой про-

сек, заготовкой брёвен и дров, подвозкой лесных материалов. Казаки успешно работали только на перевозке грузов.

Число иностранных рабочих на сооружении Забайкальской железной дороги доходило до 48,2 %. Основную массу составляли китайские рабочие руки¹⁴⁷. Ежегодно весной (после открытия навигации на Амуре) китайцев нанимали в Благовещенске и в других пунктах и доставляли их по Амуру и Шилке на Забайкальскую дорогу. Расходы, считая стоимость перевозки, составляли от 15 до 20 руб. на каждого рабочего¹⁴⁸. В первые годы удавалось привлекать на работы две-три тысячи, а в 1898–1900 гг. (до начала волнений в Китае) – до восьми тысяч человек. Среди китайских рабочих были мастера по изготовлению кирпича и кладке камня. При этом, на дневных нормах (подённой работе) китайцам назначалась половина оплаты русского рабочего. На сдельных же работах они имели те же расценки что и русские, но китайцам требовалось в два раза больше времени на выполнение одной и той же нормы. Низкая производительность китайских рабочих, по мнению администрации, объяснялась плохим питанием¹⁴⁹.

Согласно правилам, существовавшим в Забайкальской области с 1 июля 1899 г., выдача китайским подданным русских билетов состояла в следующем¹⁵⁰. Китайцы, проживавшие в Забайкальской области, делились на две группы: китайские подданные, торговавшие по гильдейским свидетельствам, разрешавшим им временное пребывание в Троицкосавском, Акшинском и Нерчинско-Заводском округах и не дальше 50 вёрст от границы, и китайские подданные, приходящие в область не по свидетельствам. Китайцы первой группы освобождались от налога в казну. Для второй группы существовали особые правила. Переход границы им разрешался только в особом месте: Дураевская станица, Хамнейский, Ключевской и Старо-Цурухайтуский посёлки. С визой китаец мог прожить один месяц, после

¹⁴⁷ Иркутские губернские ведомости. 1904. 13 апр.

¹⁴⁸ Пушечников А.Н. О недочётах в деле постройки железных дорог непосредственным распоряжением правительства. СПб., 1907. С. 41.

¹⁴⁹ Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. СПб., 1904. С. 17–18.

¹⁵⁰ РГИА. Ф. 326. Оп. 3. Д. 102. Л. 2–3об.

чего он обязан был взять русский билет. Билет выдавался на год и подписывался вице-губернатором Забайкальской области.

С началом строительства железной дороги приезжали итальянские рабочие. Причём некоторые попадали в Забайкалье, не завершив работы на прежнем месте. Так, в январе 1897 г. в числе бросивших работы у подрядчика Е.К. Кнорре, под Красноярском, под влиянием агента с Забайкальской дороги, соблазнявшего рабочих хорошими заработками, были и итальянцы¹⁵¹.

Привлечение рабочих из других регионов, как было показано, являлось делом дорогостоящим для подрядчиков, а найм иностранных рабочих тем более. По некоторым сведениям доставка итальянца обходилась предпринимателю на забайкальском участке в 212 руб. (русского – 120 руб.)¹⁵². Но при условии выполнения квалифицированных работ обойтись без итальянских рабочих было трудно. Помимо китайцев и итальянцев на строительстве работали финны.

Проблемой для китайских рабочих являлись обмеры, задержка расчёта. Так в 1897 г. китайские рабочие, работавшие на 9-м участке, пришли в Читу с жалобой на В.О. Молчанова. После разбора претензий, благодаря выдержке и такту чиновника особых поручений А.К. Мамина, китайцев удалось вернуть на работу¹⁵³.

На каждом строительном участке имелся врач и фельдшер. С подрядчиков со всей причитавшейся ему суммы удерживали по 0,5 % на медицинскую часть. Но рабочие не всегда вовремя, и тем более качественно, могли получить помощь, например, при просьбе прислать нужные и простые лекарства, получали только соду с кислотой¹⁵⁴. Для осуществления полицейского надзора на строившейся дороге сформировали временное Забайкальское жандармское управление Сибирской железной дороги¹⁵⁵.

¹⁵¹ РГИА. Ф. 364. Оп. 1. Д. 10. Л. 208.

¹⁵² Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX–начала XX вв.: Дис. ... докт. ист. наук. Томск, 1972. Ч. 2. С. 1529.

¹⁵³ Восточное обозрение. 1897. 30 апреля.

¹⁵⁴ ГАЗК. Ф. 1о. Оп. 1. Д. 3505. Л. 104 об.

¹⁵⁵ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 133. Л. 14.

Недостаток рабочих рук покрывался привлечением арестантов. 9 мая и 5 июля 1895 г. последовало высочайшее повеление о привлечении ссыльнокаторжных на строительство. Согласно инструкции, партии делили на артели по 20 человек. Арестанты сами формировали партии и выбирали старосту. Староста был таким же рабочим, как и все остальные, но он хранил расчётную книжку артели, получал инструмент, деньги, сдавал в контору казённое имущество. Норма на земляных работах составлял 0,3 куб. сажень на одного человека. Сверхурочные оплачивали по особой цене. Подённая работа – по расценкам. Так кашевар получал 25 коп. в день, плотник 1-й руки – 40 коп., 2-й руки – 30 коп., кузнец – 40 коп., молотобоец – 30 коп., водовоз – 25 коп. В счёт заработка холостые арестанты могли получить в месяц на руки 3 руб. и 6 руб. женатые. Деньги выдавалась частями один раз в неделю, остальные – после окончания заключения. Иркутский генерал-губернатор А.Д. Горемыкин считал, что существовавшее материальное вознаграждение «побуждало их к усердному труду»¹⁵⁶.

Руководство дороги оплачивало тюремному ведомству за рабочий день 70 коп. за каторжного, но, когда работа оказалась не выгодной, они были освобождены от кандалов с разрешением работать на сдельной оплате. При этом из их заработка 70 коп. перечислялось тюремному ведомству на питание и обмундирование, а остальная часть выдавалась на руки. В месяц они могли получать от 8 до 18 руб.¹⁵⁷

Осенью 1895 г. на строительстве Забайкальской железной дороги работали 326 арестантов. На работах 27 сентября было в Князе-Береговой – 52 ссыльнокаторжных, 7 октября в Чите – 102 человека, в конце ноября добавлено ещё 50. В Нерчинске с конца ноября – 52 человека и 70 человек в Князе-Береговой¹⁵⁸. Сверх того, в 1895 г. вблизи Верхнеудинска работало 25 срочных арестантов из местной

¹⁵⁶ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1897. Т. 14. Л. 306.

¹⁵⁷ Пушечников А.Н. О недочётах в деле постройки железных дорог непосредственным распоряжением правительства. СПб. С. 36–37.

¹⁵⁸ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1896. Т. 11. Л. 131об.; Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896. Л. 922; Тюремный вестник. 1896. № 7. С. 421.

тюрьмы. Все арестанты занимались только земляными работами¹⁵⁹. На 1 июля 1896 г. на работах состоял 601 ссыльнокаторжный. В Чите – 251, в Князе-Береговой – 185, на Яблоновом перевале – 65 человек, в Нерчинске – 100 человек. За первое полугодие сего года были выполнены слесарные, плотницкие и другие работы. Заработано было Тюремным Управлением 28 067 руб. В пользу арестантов пошло 2 407 руб.¹⁶⁰ Кроме того, в 1896 г. работало 312 ссыльнопоселенцев и административных ссыльных. За зимний период 1896–1897 гг. и летний период 1897 г. в Забайкальской области на работах было занято 429 арестантов, а на Петровском железоделательном заводе – 22 человека, на Яблоновом перевале – 150 человек, в Чите – 120 человек, в Князь-Береговой – 73 человек, в Нерчинске – 64 человека. Арестанты заработали 55 174 руб. 85 коп. Кроме того, 35 местных арестантов работали в Верхнеудинске, где заработали 1 733 руб. Из них совершили побег шесть человек¹⁶¹. Согласно подсчётам В.Ф. Борзунова в 1897 г. в Забайкалье работало 542 ссыльнокаторжных и 1 197 срочных арестантов¹⁶². В 1898 г. на строительстве было занято 411 ссыльнокаторжных и 1 145 срочных арестантов¹⁶³. А.Н. Куломзин, во время посещения Забайкалья ознакомился с работами, выполнявшимися каторжными. «Каторжные, за самыми ничтожными исключениями, примерного поведения. Побег считается редкими, единичными случаями, так как личный заработок каждого каторжного колеблется между 10 и 50 руб. в месяц» – писал управляющий делами. Последняя цифра относилась к работам наиболее благонадёжных каторжан, из которых образовывались команды, работавшие без охраны¹⁶⁴.

¹⁵⁹ Тюремный вестник. 1896. № 7. С. 421; Томский листок. 1896. 27 февраля.

¹⁶⁰ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1894. Т. 4. Л. 294.

¹⁶¹ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1899. Т. 18. Л. 307об.

¹⁶² Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой Русской революции: По материалам строительства Транссибирской магистрали (1891–1904 гг.). М., 1965. С. 35.

¹⁶³ Там же.

¹⁶⁴ Куломзин А.Н. Указ. соч. С. 711.

Вольнонаёмных на 1 января 1896 г. было шесть тысяч человек. Из них: из Европейской России – 1 800 человек, воинских чинов – 400, ссыльнокаторжных – 300 человек, местных – 3 500 человек¹⁶⁵.

К середине 1896 г. на дорогу были доставлены все требовавшиеся материалы, инструменты и машины, динамит, железо, сталь, телеграфная проволока, телефонные аппараты, насосы, локомобили, инструменты для землекопов и каменщиков и проч. Из Европейской России привезли 1 700 мастеровых. 5 июля 1896 г. А.Н. Пушечников сообщал, что рабочих на строительстве до 20 тысяч человек, и уже назрела необходимость организовать железнодорожную полицию¹⁶⁶. В момент осмотра строительных работ министром путей сообщения в сентябре-октябре 1896 г. на линии работало 14 300 человек и 1078 подвод казённого обоза¹⁶⁷.

Укладку рельсов предполагалось начать в 1896 г. с двух концов. Рельсы прибывали из Европейской России через Суэцкий канал, Индийский и Тихий океаны, по Амуру и Шилке до Сретенска (рельсы начали отправлять с 1894 г.). С запада от станции Мысовая укладка должна была начинаться, не дожидаясь окончания строительства среднесибирского участка, изделиями, заказанными Николаевскому железоделательному заводу Иркутской губернии, но завод оказался неподготовленным к выпуску рельсов, и программа укладки пути была изменена. В связи с этим решено было начинать укладку с запада после того, как железная дорога будет доведена до станции Байкал с перевозкой укладочных материалов через озеро.

Осенью 1896 г. на строительстве удалось собрать два паровоза и около 60 платформ и вагонов для формирования рабочих поездов. Они необходимы были для укладки и балластировки рельсового пути. 2 ноября 1896 г. строители при-

¹⁶⁵ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 57. Л. 22; Вестник Министерства путей сообщения. 1896. № 13. С. 303.

¹⁶⁶ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 132. Л. 182.

¹⁶⁷ Хилков М.И. Всеподданнейший отчёт министра путей сообщения по поездке в Сибирь для ознакомления на месте с положением дела по постройке Сибирской железной дороги. СПб., 1896. С. 38.

ступили к укладке рельсового пути на запад от Митрофаново¹⁶⁸. Зима 1896–1897 гг. прервала работы на первых километрах. Тогда же, осенью 1896 г., приступили к строительству Иркутск–Байкальской ветви. Сооружение участка Иркутск–Байкал было поручено А.Н. Пушечникову. В 1897 г. дождливые май, июнь и июль не позволили вести укладку в полном объёме. За эти месяцы от Митрофановской уложили только 50 вёрст¹⁶⁹. В результате начавшегося 27 июля 1897 г. наводнения, работы не только были остановлены, но и сильно повреждены три участка: Мысовая–Верхнеудинск (150 вёрст), долина реки Хилок (участок Петровский Завод–Могзон, 340–600 верста) и Чита–Сретенск (357 вёрст)¹⁷⁰.

Масштабы бедствия описал в своих воспоминаниях очевидец событий А.Н. Куломзин: «После вынужденной двухдневной остановки от невозможности двигаться дальше, мы на третий день проехали по разливу Хилка шесть вёрст, лошадям по пояс, а в иных местах – по шею в воде. Сами мы стояли в тарантасах, куда вода свободно вливалась. После 20 вёрст по горной дороге оказалось окончательно невозможным двигаться далее. Смастерили плот, поставили на них тарантасы и поплыли по реке Хилок... Обыкновенно небольшая река Хилок разлилась на 2–3 версты шириной и чрезвычайно было трудно в этом безбрежном водяном пространстве, из которого торчали вековые сосны и ели, различить настоящее течение реки и его держаться, не сбиваясь с фарватера...»¹⁷¹.

Для определения размеров убытков была направлена специальная комиссия Министерства путей сообщения под председательством инженера Б.А. Риппаса и в составе главного контролёра Забайкальской железной дороги, горного инженера И.М. Сычетинского и А.Н. Пушечникова. Дополнительные работы оценивались в 5 млн. 550 тыс. руб., с уложенным полотном (650 тыс. руб.) общая стоимость работ по расчётам комиссии выражалась в 6,2 млн руб.¹⁷²

¹⁶⁸ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 132. Л. 38.

¹⁶⁹ Пушечников А.Н. Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге, для защиты её от повреждений наводнениями. СПб., 1913. С. 8.

¹⁷⁰ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 144. Л. 1.

¹⁷¹ Куломзин А.Н. Указ. соч. С. 709.

¹⁷² Пушечников А.Н. Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге, для защиты её от повреждений наводнениями. СПб., 1913. С. 14.

Следствие этого, проект строительства железной дороги в 1897 г. подвергся значительной корректировке. Выяснилась необходимость перепроектирования линии на протяжении 600 вёрст по долинам рек Хилок, Ингода и Шилка, учитывающая уровень воды в период наводнения¹⁷³. Окончательный проект дороги был составлен в конце года. Длина дороги от станции Мысовой до Сретенска составила 1 033 версты¹⁷⁴. По поводу наводнения А.Н. Куломзин, бывший в то время в Забайкалье, высказал мнение, что причинной стало понижение полотна при строительстве вместо отметок изысканий 1893–1894 гг., А.Н. Пушечников категорически возражал против этого¹⁷⁵.

Среднее количество рабочих в 1897 г. составляло 11 620 человек¹⁷⁶ (по подсчётам В.Ф. Борзунова – 18,8 тысяч¹⁷⁷), перевозкой грузов занимались 732 казённых обоза. 20 ноября 1897 г. начальник работ в циркуляре по линии объявил программу работ после наводнения. Согласно этому, работы должны быть окончены к июлю 1900 г.¹⁷⁸. В середине октября 1898 г. рельсы были уложены от Иркутска до западного берега Байкала, но через озеро было перевезено незначительное количество рельсов, интенсивная их доставка началась только с мая 1899 г. За счёт привлечения на строительные работы более полутора тысяч нижних чинов и китайцев удалось продолжить работы и развеять сомнения в окончании постройки к назначенному сроку (1900 г.)¹⁷⁹. К августу 1898 г. среднее число рабочих в Забай-

¹⁷³ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. С. 111.

¹⁷⁴ Воспользовавшись тем, что началась перепроектировка линии, уполномоченные города Нерчинска направили ходатайство «о приближении к городу линии Забайкальской железной дороги». Комиссия, выяснявшая вопрос об изменении направления некоторых участков Забайкальской железной дороги не посчитало возможным удовлетворить. См.: ГАЗК. Ф. 1. Оп. 1о. Д. 3479. Л. 194.; Читинский городской голова И.А. Колеш ходатайствовал о переносе железнодорожной станции, запроектированной в нескольких верстах от города Читы в город, или, по крайней мере, об устройстве пассажирской платформы в последнем. См.: Восточное обозрение. 1898. 9 января.

¹⁷⁵ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 144. Л. 69.

¹⁷⁶ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 664. Л. 2.

¹⁷⁷ Борзунов В.Ф. Рабочая сила на строительстве Сибирской железной дороги // Исторические записки. № 70. М., 1961. С. 160.

¹⁷⁸ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 56, 58.

¹⁷⁹ РГИА. Ф. 446. Оп. 30. Д. 9. Л. 151.

калье составляло 17 698 человек, на Иркутск – Байкальской ветви – 820 человек¹⁸⁰.

Отдалённость края от промышленных центров и слабая заселённость заставили Управление по постройке действовать неординарно. Так, здесь были созданы казённые железнодорожные обозы в 40–80 лошадей, а на участке Петровский Завод–Чита работали 200–400 подвод. Всего в этих обозах было до двух тысяч лошадей. Но казённые обозы составляли лишь незначительную часть конной силы: летом на строительстве было занято до девяти тысяч лошадей¹⁸¹. Создание казённых обозов оказало положительное влияние на строительные работы, так как обозы находились в распоряжении начальников участков, и позволяли не прекращать строительные работы, когда местные перевозчики по случаю праздников или по соображению о том, что администрация строительства окажется в безвыходном положении, если они прекратят перевозку, назначали очень высокую цену на доставку грузов. Разыгравшаяся в 1898 г. в Забайкалье сибирская язва в конце августа привела к тому, что конные рабочие, бросившие работы, снабжались казёнными лошадьми взамен павших и вновь привлекались к работам.

23 декабря 1897 г. утверждено направление и технические условия Кайдаловской ветви на Адун-Челон и Мутный проток до станции Наган¹⁸². 13 мая 1898 г. утверждено положение Комитета Сибирской железной дороги и Департамента государственной экономии Государственного Совета о командировании на соединительную ветвь нижних чинов из Забайкалья и разрешено использовать труд ссыльных и арестантских партий¹⁸³. 19 сентября 1898 г. на станции Усть-Могойтуй, вблизи станции Кайдалово, в присутствии и. д. вице-губернатора и начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги было совершено

¹⁸⁰ ГАЗК. Ф. 1о. Оп. 1. Д. 3479. Л. 199.

¹⁸¹ Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. СПб., 1904. С. 15–16.

¹⁸² РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 93, 142. Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1898. Т. 16. С. 169, 177–186 об.

¹⁸³ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 147, 153.

молебствие, по случаю открытия работ на Кайдаловской ветви¹⁸⁴. В августе 1898 г. среднее число рабочих на ветви составляло 2 800 человек¹⁸⁵. Работы трудом арестантов на строительстве ветви начались 11 сентября 1898 г. (Приложение 1) Из Нерчинской каторги было отправлено 200 каторжных тюремного разряда (к 1 января 1899 г. работал 191 арестант)¹⁸⁶.

Ввиду полного отсутствия местных рабочих сразу же в 1898 г. широко развернуть работы оказалось невозможно, а доставлять рабочих, как было уже показано, из Европейской части было дорого, поэтому к работам на строительстве ветви приступили, как только начали освобождаться рабочие на Забайкальской железной дороге. Кроме того, в течение всего времени сооружения Кайдаловской ветви, приходилось серьёзно считаться и бороться с постоянным стремлением рабочих к уходу в Маньчжурию на строительство Китайской Восточной железной дороги. Это последнее обстоятельство было настолько существенно и грозило неблагоприятными последствиями для успешного хода строительных работ на ветви, что пришлось руководству привлечь к земляным работам воинские команды и ссыльнокаторжных. Когда же было решено ускорить строительство, то с августа 1900 г. на работы был привлечён железнодорожный батальон из одной тысячи дисциплинированных опытных рабочих, оказавший большую пользу строительству¹⁸⁷. Причины эти, как указывалось выше, заключались в охвативших весь Забайкальский край эпизоотиях сибирской язвы и чумы на рогатый скот с лета 1898 г. до зимы 1899 г. (в 1900 г. были случаи sporadических заболеваний) и сильного неурожая в 1898 г. Эти эпизоотии помимо падежа скота вызвали столь сильную панику среди местного населения, что были случаи вооружённого сопротивления передвижения казённых железнодорожных обозов, а также не допуску прохода

¹⁸⁴ Там же, л. 155; ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 660. Л. 5; Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 2; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. С. 113.

¹⁸⁵ ГАЗК. Ф. 1о. Оп. 1. Д. 3479. Л. 199.

¹⁸⁶ ГАЗК. Ф. 1стр. Оп. 2. Д. 96. Л. 7.

¹⁸⁷ Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 4.

обоза через карантинную заставу, несмотря на все выполнения по дезинфекции и число карантинных дней.

Летом 1899 г. на строительстве Кайдаловской ветви работали до девяти тысяч человек¹⁸⁸. В следующее лето в связи с остановившимися работами на Китайской Восточной железной дороге, на ветвь были временно переданы 320 рабочих из Маньчжурии (чикойцев)¹⁸⁹.

16 декабря 1899 г. укладка пути, начавшаяся от станции Мысовая, была доведена до 361 версты. В тот день у станции Толбага в два с половиной часа по местному времени после молебствия в присутствии военного губернатора генерал-майора Е.О. Мациевского и других лиц инженером И.В. Лесневским было уложено последнее звено Забайкальской железной дороги¹⁹⁰. Впоследствии на месте стыковки, в честь пребывания на участке министра путей сообщения М.И. Хилкова, летом 1900 г. была поставлена часовня на деньги, пожертвованные служащими, во имя Архангела Михаила.¹⁹¹

Сквозное временное движение по линии Мысовая–Сретенск было открыто 6 января 1900 г., а 1 июля 1900 г. участок был сдан в постоянную эксплуатацию.

Предварительная строительная стоимость Забайкальской железной дороги от пристани Мысовой до города Сретенска с рельсами, скреплениями, подвижным составом и с запасом для эксплуатации составила 67 052 288 руб.¹⁹² Кроме того, запрашивался отпуск 210 тыс. руб. на сооружение 70 домов при Главных мастерских в городе Чите. С.Ю. Витте указал на завышенную сумму на содержание администрации – 4 492 000 руб. и предложил уменьшить её на 368 тыс. руб., М.И. Хилков согласился¹⁹³. Фактическая стоимость по отчёту составила 76 315 930 руб. (73 823 руб. на версту)¹⁹⁴. Это было больше, чем на участке Красноярск–Иркутск. Проектная строительная стоимость Иркутск–Байкальской ветви длиной

¹⁸⁸ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 161.

¹⁸⁹ Там же, л. 178–178 об.

¹⁹⁰ ГАЗК. Ф. 1о. Оп. 1. Д. 3815. Л. 24.

¹⁹¹ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 467. Л. 11. РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 134. Л. 97, 101.

¹⁹² Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1897. Т. 14. Л. 100.

¹⁹³ Куломзин А.Н. Указ. соч. С. 655.

¹⁹⁴ Там же.

64 версты составила 3 266 021 руб., окончательная – 3 230 664 руб. 53 коп. (50 757 руб. на версту)¹⁹⁵.

На Кайдаловской ветви работы продолжались весь 1900 г. Первоначально срок окончания строительства Кайдаловской ветви намечался на лето 1902 г., но затем срок перенесли на конец 1901 г., ко времени открытия рабочего движения на Китайской Восточной железной дороге¹⁹⁶. Вследствие возникших в 1900 г. беспорядков в Китае, в августе, этого же года А.Н. Пушечникову было предложено, «не стесняясь расходами», ускорить работы и открыть воинское движение к 1 марта 1901 г. Для этого те работы, которые, по составленной им программе, предполагалось произвести летом 1901 г., А.Н. Пушечников должен был выполнить осенью и зимой 1900–1901 г. (когда работы обходились намного дороже, чем летом), поэтому ускорение работ вызвало перерасход в размере до 500 тыс. руб. Пушечников заявил министру путей сообщения, что он мог взяться за выполнение указанного требования, с уверенностью в осуществлении его к назначенному сроку, лишь при условии, что ему отпустят дополнительный кредит на ускорение работ в размере 500 тыс. руб. и что все его строительные операции будут освобождены от предварительного Государственного контроля. Ходатайства заявителя были удовлетворены¹⁹⁷.

10 февраля 1901 г. был пущен первый поезд в Китай; 12 февраля 1901 г. на пограничной станции Сибирь (позже станция Мациевская) после молебна в присутствии начальника работ А.Н. Пушечникова, военного губернатора Забайкальской области Е.И. Мациевского состоялось открытие временного движения¹⁹⁸. Передача ветви к Китайской границе в постоянную эксплуатацию состоялась 12 октября 1901 г. Полная длина соединительной ветви от Китайского разъезда до пункта пересечения полотном ветви государственной границы составляла 321,285 вёрст. Ветвь построена с пропускной способностью пять пар поездов в сутки.

¹⁹⁵ Там же, с. 111.

¹⁹⁶ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. № 31. 22 августа.

¹⁹⁷ Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 2.

¹⁹⁸ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 213 об.; Восточное обозрение. 1901. 14 февраля.

Стоимость строительства была утверждена в сумме 31 395 469 руб. Фактическая стоимость составила 28 991 346 руб. 61 коп. (90 236 руб. на версту). Строительство было окончено со сбережением в 2,7 млн руб.¹⁹⁹

Использование в большом объёме хозяйственного способа строительства было главной особенностью строительства Забайкальской железной дороги. В конечном итоге это оказало положительное влияние не только на весь ход строительных работ, но и на понижение строительной стоимости одной версты дороги. Опыт сдачи строительных и ремонтных работ на участках пути, а также по содержанию зданий, сооружений и полотна хозяйственным способом через «мелких» рядчиков, сдельщиков и артелей получил дальнейшее развитие. Малонаселённая местность не могла обеспечить рабочей силой строительство дороги. Способы привлечения рабочих в Забайкальскую область менялись за время строительства в зависимости от изменений условий их доставки. Что касается привлечения к работам ссыльнокаторжных, то отмечалось, что подобные работы содействовали исправлению преступников. Проект строительства железной дороги подвергся значительной корректировке. Выяснилась необходимость перепроектирования линии, учитывая уровень подъёма воды в наводнение 1897 г. и постройкой Кайдаловской ветви.

1.3. Начало эксплуатационной работы Забайкальской железной дороги

Комиссия по передаче Забайкальской железной дороги строительным Управлением в Управление эксплуатации работала с 28 сентября по 7 октября

¹⁹⁹ Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 2–3, 8.

1900 г. от станций Сретенск до станции Иркутск. Начальник эксплуатационного Управления В.В. Оглоблин принимал дорогу от начальника Управления по постройке Забайкальской железной дороги А.Н. Пушечникова. По приказу министра путей сообщения М.И. Хилкова комиссию возглавлял старший инспектор Министерства путей сообщения В.Н. Волков. В составе комиссии были инженеры: главный контролёр И.М. Сыгетынский, С.Г. Крушкол, И.И. Никитин, В.Л. Якубовский, Б.М. Малевский, П.А. Гетье, И.И. Мрозовский, Д.П. Бирюков, Х.А. Фёдоров, И.В. Лесневский, С.И. Твардовский и другие²⁰⁰. Как следует из Таблицы 1 дорога строилась и сдавалась в эксплуатацию участками в разные сроки.

Таблица 1. Время строительства, открытие движения и передача в эксплуатацию участков Забайкальской железной дороги

№ п/п	Название участков	Начало постройки	Начало временного движения	Передача в эксплуатацию
1	Иннокентьевская–	–	–	01.01.1899 г.
2	Иркутск	1896 г.	23.11.1898 г.	01.07.1900 г.
3	Иркутск–Байкал	1895 г.	14.12.1899 г.	01.07.1900 г.
4	Мысовая–Сретенск	1898 г.	10.02.1901 г.	11.10.1901 г.
5	Китайский разъезд–	1900 г.	22.12.1902 г.	02.08.1903 г.
6	Маньчжурия	1901 г.	01.04.1904 г.	16.03.1905 г.
7	Танхой–Мысовая	1902 г.	01.10.1904 г.	16.10.1905 г.

²⁰⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 58. Л. 2.

8	Слюдянка–Танхой Байкал–Слюдянка Нерчинск–Нерчинск го- род	1907 г.	01.12.1908 г.	01.12.1010 г.
---	--	---------	---------------	---------------

Составлено по: ГАЗК. Ф. 206. Оп. 5. Д. 18. Л. 1.

Дорога имела протяжённость от упора пути на длинном моле станции Мысовая до конца станционной площадки станции Сретенск 1033,77 версты. Длина Иркутск–Байкальской ветви от правого берега реки Иркут до упора на линии длинного мола на станции Байкал составляла 63,65 версты. Полотно и искусственные сооружения построены под один путь²⁰¹. На участке Мысовая–Сретенск имелось два горных участка: между станциями Горхон и Кижя, длиной 13,39 версты и на перегоне между разъездом Перевал (не был построен) и станцией Яблоновая длиной 11,94 версты²⁰². Эти два перегона обслуживались двойной тягой и были выделены в отдельные тяговые участки, а на станциях Горхон и Яблоновая устроены вспомогательные депо для подталкивающих паровозов. На этих станциях происходила обязательная остановка поездов и прицепка дополнительного паровоза. Двойная тяга обеспечивала возможность следования поезда без пересоставления (для уменьшения веса) составов²⁰³.

Осмотр пути комиссией показал, что шпалы, уложенные в 1897 г., 1900 г. требовали замены. Предстояло построить вокзал на станции Чита-город, пассажирскую платформу на станции Михалёво, вагонные сараи на станциях Мысовая и Сретенск и погребя для хранения керосина на всех станциях. На водоёмных зданиях (водонапорных башнях) на станциях Загарино и Харагун образовались трещины, но комиссия признала, что они не угрожали разрушению зданий, их требовалось только заполнить цементным раствором. Из наиболее важных работ, которые перешли из строительного в эксплуатационное Управление, возглавляе-

²⁰¹ Журнал комиссии, производившей освидетельствование Забайкальской железной дороги и Иркутск–Байкальской ветви по случаю передачи их строительным Управлением в Управление эксплуатации. Иркутск, 1901. С. 1–2.

²⁰² Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 1.

²⁰³ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 58. Л. 2 об.

мое В.В. Оглоблиным, следует назвать строительство дополнительного жилья. Построенный А.Н. Пушечниковым на станции Чита посёлок для железнодорожников, состоявший из 70 домов общей площадью 1 586,98 кв. саженей уже в 1900 г. не мог обеспечить необходимое количество рабочих и служащих комфортным жильём. На основании осмотра дороги комиссия посчитала «своей обязанностью засвидетельствовать, что Забайкальская железная дорога и Иркутск – Байкальская ветвь в отношении постройки их представлялись сооружениями во всех частях безукоризненными и образцовыми». С учётом недоделок, дорога соответствовала техническим условиям и могла быть открыта для постоянного движения со скоростью 25 вёрст в час²⁰⁴.

Освидетельствование Забайкальской дороги комиссией проходило, когда Кайдаловская ветвь не была закончена строительством. Как показано в Таблице 1 передача ветви к Китайской границе в постоянную эксплуатацию с открытием на ней «правильного» движения поездов состоялась 12 октября 1901 г.²⁰⁵

Особенностью эксплуатации Забайкальской железной дороги было совместное с Обществом Китайской Восточной железной дороги руководство станцией Маньчжурия. Участок Китайской Восточной железной дороги от границы до станции Маньчжурия протяженностью 18,86 вёрст, был передан в ведение Забайкальской железной дороги согласно условию, заключённому 10 февраля 1901 г. между начальником работ Забайкальской железной дороги А.Н. Пушечниковым и начальником Западного отдела Китайской Восточной железной дороги Н.Н. Бочаровым. Все доходы от эксплуатации этого участка, а равно и расходы, в том числе и обеспечение подвижным составом, относились к Забайкальской железной дороге. Все пути, здания и сооружения, расположенные на территории станции Маньчжурия были поделены между двумя дорогами. К Забайкальской железной

²⁰⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 13. Д. 58. Л. 7 об.–8 об.; Журнал комиссии, производившей освидетельствование Забайкальской железной дороги и Иркутск–Байкальской ветви по случаю передачи их строительным Управлением в Управление эксплуатации. Иркутск, 1901. С. 6.

²⁰⁵ Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. СПб.: Типография Министерства путей сообщения (Товарищества И.Н. Кушнерев и К^о), 1904. С. 2.

дороге относилось всё, что располагалось с левой стороны каменного вокзала, считая по направлению от Иркутска к Харбину, а к Управлению Китайской Восточной железной дороге относилось всё, соответственно расположенное с правой стороны. Кроме того, в ведение Забайкальской железной дороги перешла часть территории станции Маньчжурия, считая от главного пути Забайкальской дороги с левой стороны по направлению Иркутск–Харбин шириной 250 саженей и длиной 1 500 саженей. Расходы по содержанию и ремонту вокзала делились поровну. Обе дороги имели на станции Маньчжурия своих агентов, которые работали и командовали каждый на отведённой им стороне. Для решения необходимых вопросов агенты обеих дорог постоянно общались между собой. 6 сентября 1903 г. вновь было подписано соглашение о порядке эксплуатации участка Китайско-Восточной дороги от Китайской границы до станции Маньчжурия (Приложение 2)²⁰⁶.

Всего на дороге было открыто 51 станция и 27 разъездов²⁰⁷. В последующие годы количество станций и разъездов менялось. Самыми крупными станциями были Иркутск, Верхнеудинск (Улан-Удэ) и Чита. Кайдаловская ветвь имела два горных участка: Адриановка–Бурятская протяжением 29,42 версты и Соктуй–Харанор протяжением 9,36 версты²⁰⁸.

На большей части пути по проекту лежали лёгкие рельсы (18 футов в фунте). На Кайдаловской ветви, участке Мысовая–Танхой, у станций Верхнеудинск (семь вёрст), Толбага (40 вёрст) и Яблоновая (шесть вёрст) – тяжёлые рельсы (24 фута в фунте). На дороге были построены 1 777 мостов. Дорога имела ветви общего пользования: от станции Верхнеудинск к пристани на реке Селенге протяжением 1,94 версты, от станции Кокуй к верхней и нижней пристани на реке Шилке протяжением 1,54 версты, от станции Сретенск к пристани на реке Шилке протяженностью 0,75 версты, от станции Танхой к зимней и летней пристани на озере Байкал протяжением 2,45 версты, от станции Мишиха к пристани на озере

²⁰⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 153 об.

²⁰⁷ ГАЗК. Ф. 206. Оп. 6. Д. 11. Л. 56.

²⁰⁸ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 1.

Байкал протяжением 0,64 версты. К главной линии примыкали ветви частного пользования: на станции Заиграево к Брянскому цементному заводу протяжением 0,89 версты, на станции Толбага к угольным копиям 0,49 версты, на станции Бада к цементному карьере Брянского завода 0,54 версты, на станции Кука к Татауровской лесной даче 24,54 версты, на станции Баян к Кокертайскому цементному карьере 0,39 версты²⁰⁹.

Открытие постоянной эксплуатации совпало с интенсивным движением войск на восток в связи с «боксёрским» восстанием в Китае. Руководству Забайкальской железной дороги предстояло в связи с мобилизацией 1900 г., увеличить пропускную способность дороги с трёх до семи пар поездов в сутки.

Важную роль в управлении дорогой играла связь. Основной объём информации в то время передавался с помощью телеграфа. На разных участках было от одного до четырёх проводов телеграфной линии. Магистральная линия Мысовая–Адриановка, например, имела четыре провода. Управление движением поездов осуществлялось с помощью электрожелезловых аппаратов системы Вебба и Томсона. На участках Китайский разъезд–Сретенск и Адриановка–Маньчжурия применялось примитивное управление движением при помощи телеграфного сообщения. На дороге имелась, кроме того, телефонная связь с помощью аппаратов системы Эриксона. На станциях Иркутск и Чита телефонные линии соединялись с правительственными городскими станциями. Для связи поездной бригады, в случае остановки на перегоне, существовали специальные телефоны-фонопоры²¹⁰, которые подключались к проводной воздушной телефонной линии.

Связь на дороге часто прерывалась. В 1900 г. это способствовало возникновению конфликта между военным губернатором Забайкальской области Е.И. Мацевским, Управлением Забайкальской железной дороги и заведующим передвижением войск капитаном Е.И. Новаковым. Мацевский без согласования Управления сам строил планы перевозок войск от Читы до границы и требовал там за-

²⁰⁹ ГАЗК. Ф. 206. Оп. 6. Д. 11. Л. 54; Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 5.

²¹⁰ С помощью телефона-фонопора можно было по одному проводу одновременно звонить и телеграфировать.

держки вагонов. Управление Забайкальской железной дороги из-за плохой связи узнало об этом тогда, когда станция Чита была заполнена вагонами так, что невозможно было производить манёвры, а в то же время на станции Мысовая их ждали войска для посадки.

Зимние месяцы доставляли много проблем в содержании пути. Так зимой 1901–1902 гг. на Кайдаловской ветке отмечались сильные снежные заносы пути, от чего происходила задержка в движении поездов (на крутых подъёмах поезда останавливались), и требовались значительные материальные и людские ресурсы для расчистки пути. Решением проблемы стали ограждения из шпал в заносимых местах, а по накоплению снега делались снежные валы. Также, пассажирские поезда сопровождались бригадами рабочих, снабжённых лопатами для расчистки пути²¹¹.

Следующей проблемой были деревянные мосты, которые требовали пристального внимания со стороны Управления Забайкальской железной дороги. Помимо гниения брёвен, опасности пожаров деревянные мосты подвергались сильному вспучиванию. Отсюда появлялась необходимость в частой подрезке свай, подрубке поперечин и укладке подкладок, вследствие чего замедлялось и без того медленное движение поездов. Для безопасного движения приходилось вести особенно тщательное наблюдение за мостами. В случае интенсивного движения, какое наблюдалось после объявления мобилизации летом 1900 г., приходилось держать добавочных сторожей для усиленной охраны мостов. В первый год эксплуатации началась замена деревянных мостов на металлические, на каменных опорах, но средств отпускалось недостаточно, поэтому работы выполнялись медленно. При этом особенностью, с которой приходилось считаться при строительстве каменных опор мостов, являлась вечная мерзлота. Чтобы обеспечить устойчивость опор, приходилось закладывать их на большой глубине, а рытьё котлованов в водоносных грунтах проводить способом заморозки грунтов.

²¹¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 153 об.

За недостатком на дороге линейных зданий (казарм, полуказарм, сторожевых домов) значительная часть рабочих временно проживала в оставшихся от строительства бараках и на съёмных квартирах, часто удалённых от линии. Для нормального, но крайне ограниченного штата, требовалось построить 2 860 кв. саженей помещений, не говоря уже о потребности усиленных перевозок, для которых требовалось ещё более тысячи квадратных саженей.

Вследствие усиленной перевозки войск в 1900 г. по соглашению с военным ведомством усиливалась охрана пути и сооружений дороги увеличением числа путевых сторожей на 490 человек, мостовых и тоннельных сторожей на 435 человек. Кроме того, на важнейших сооружениях была выставлена воинская охрана в количестве 2 585 человек нижних чинов. Для жилья дополнительных сторожей и воинской охраны построили бараки общей площадью 3,5 тыс. кв. саженей²¹².

Имевшиеся на Забайкальской дороге вокзалы оказались уже в самом начале эксплуатации тесными. Особенно это ощущалось в вокзалах Иркутска, Байкала (станции), Мысовой, Верхнеудинска. Читы, Карымской и Сретенска. В период руководства дорогой Оглоблин приложил немало усилий для утверждения проекта нового вокзала в Иркутске. На дороге также ощущался недостаток складских помещений. На станциях Иркутск и Мысовая имелись только временные склады в сараях из горбыля. Во избежание порчи товаров приходилось строить временные навесы. Не хватало на дороге и паровозных стоек. Выявились проблемы и в зданиях мастерских на станции Чита. В начале зимы 1900 г. на некоторых стенах здания появились трещины, с которыми пришлось «бороться» несколько лет.

Обеспечение дороги минеральным топливом стало ещё одной проблемой. Первые месяцы эксплуатации показали, что введение угольного отопления за Байкалом оказалось преждевременным и до окончания строительства Кругобайкальской железной дороги этот вопрос не следовало поднимать, так как доставка черемховского угля с одноимённой станции Сибирской железной дороги была не-

²¹² Там же, л. 161–161 об.

выгодной. Поэтому, израсходовав весь запасённый уголь, Управление дороги перевело все паровозы на дровяное отопление.

Остро стояла проблема обеспечения станций водой. Несмотря на то, что эта проблема возникла ещё при проектировании дороги, при эксплуатации она представилась в более сложном виде: откуда брать средства и каких инженеров задействовать для её решения? Устройство водоснабжения на Забайкальской железной дороге отличалось особенностью системы, вызванной почти повсеместным присутствием вечной мерзлоты. Обычный способ укладки труб на глубину ниже зимнего промерзания оказался неподходящим. Пришлось трубы укладывать в отапливаемые галереи. При этом галереи с калориферным и водяным отоплением необходимо было заменить на паровое отопление. На многих станциях (Мысовая, Боярская, Бурятская, Шарасун и Харанор, Селенга, Заиграево, Харагун, Горхон, Ингода) приходилось доделывать водоснабжение²¹³. На станции на Кайдаловской ветви (Хадабулак, Борзя, Соктуй и Харанор) воду, как и дрова, завозили поездами. С увеличением движения на дороге не хватало подвижного состава – паровозов и вагонов. Особенно остро стояла проблема с пассажирскими вагонами 4-го класса, предназначенными для массовых перевозок.

Согласно мобилизационному плану к концу 1903 г. пропускная способность Забайкальской железной дороги составляла семь пар в сутки²¹⁴. Такое состояние дел на Забайкальской дороге озаботило наместника Дальнего Востока, и он ходатайствовал о необходимости усиления дороги. В 1903 г. был выработан максимально возможный воинский график, рассчитанный на открытие дополнительных разъездов. График предусматривал пропуск до семи пар воинских поездов. Состав войскового (более лёгкого поезда, чем воинского) состоял из 36 вагонов. Намеченное усиление Сибирской дороги должно было закончиться в начале 1905 г. В конце 1903 г. провозная способность Забайкальской дороги была 3,5 пар поездов. В ноябре 1903 г. Министерство путей сообщения в ожидании увеличения движе-

²¹³ Там же, л. 164.

²¹⁴ Русско-японская война. 1904–1905. Т. 7. Тыл действующей армии. Ч. 2. Пути сообщения, средства передвижений и сношений. СПб., 1910. С. 12.

ния командировало на эту дорогу 15 паровозов. Кроме того, в январе 1904 г. было командировано ещё 10 паровозов, благодаря чему провозная способность дороги увеличилась до четырёх пар поездов. Но она все ещё оставалась низкой по отношению к пропускной способности, а последняя ниже пропускной способности Китайской и Сибирской дорог. Для ускорения доставки на Восток войск и грузов необходимо было в экстренном порядке усилить подвижным составом Забайкальскую железную дорогу.

Дорога начала свою работу с дефицитом бюджета. Так дефицит в 1901 г. составил 2 187 502 руб. 87 коп., в 1902 г. – 2 865 303 руб., 01 коп., в 1903 г. – 3370749 руб. 38 коп.²¹⁵

С 1908 г. железнодорожные перевозки в Забайкалье осуществлялись в нормальном режиме. Цифры количества перевезённых пассажиров свидетельствовали о равномерности месячных перевозок. По сообщениям наблюдалась тенденция за указанные три года преобладания ввоза над вывозом, что позволяет сделать вывод о постепенном заселении Забайкалья. Развивались и местные передвижения, что свидетельствовало о развитии жизни в крае после Русско-японской войны и политических волнений. Последние, создав крайне благоприятные условия для деятельности Забайкальской железной дороги, начавшей только эксплуатационную работу, имели влияние и на характер передвижения пассажиров. Если опираться на статистические показатели, приведённые в Таблице 2, Забайкальская дорога начинала играть роль в постепенном заселении Забайкалья и Дальнего Востока²¹⁶. Общая численность Забайкальской области в 1906 г. составила 810 861 человек, в 1907 г. – 830 157 человек, то есть увеличилась на 19 256 человек²¹⁷.

Таблица 2. Количество переселенцев и ходоков, перевезённых по Кругобайкальской железной дороге в 1905–1910 гг.

²¹⁵ ГАЗК. Ф. 206. Оп. 6. Д. 11. Л. 3.

²¹⁶ ГАЗК. Ф. 206. Оп. 5. Д. 18. Л. 30.

²¹⁷ Там же, л. 31.

Годы	Забайкальская область		Амурская область		Приморская область	
	Переселенцы	Ходоки	Переселенцы	Ходоки	Переселенцы	Ходоки
1905	32	82	28	9	60	68
1906	305	2165	265	2331	8424	7475
1907	542	2360	14941	4101	69764	14111
1908	207	468	8516	2192	22357	5590
1909	573	599	19962	7449	20490	5190
1910	1658	194	21766	801	13691	763

Составлено по: Материалы по обследованию железных дорог: Забайкальская железная дорога. СПб., 1913. С. 316.

Таким образом, в отношении перевозок пассажиров влияние перечисленных факторов позволяет разделить деятельность Забайкальской железной дороги на два периода: период с начала эксплуатации Забайкальской дороги до Русско-японской войны и вторая волна после окончания воинских перевозок в 1906 г. Но влияние дороги на процесс колонизации края шёл очень медленно.

В конце лета 1906 г. министр путей сообщения Н.К. Шауфус при проезде по железным дорогам Сибири и Дальнего Востока осмотрел Забайкальскую железную дорогу²¹⁸. Воинские перевозки, закончившиеся в июле 1906 г., задержали правильный ремонт пути и препятствовали доставке балласта для ремонта пути. Вследствие этого министр застал усиленную работу по развозке балласта и замене шпал. Что касается смены рельсов, то она проводилась в меньших размерах, и к концу 1906 г. 18-фунтовые рельсы оставались ещё не заменёнными на протяже-

²¹⁸ ГАРФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 365. Л. 1.

нии 540 вёрст. Часть мостов на сретенском участке Забайкальской дороги оставались неперестроенными. Но, в общем, состояние пути было такое, что позволяло с весны 1907 г. увеличить скорость движения поездов из Европейской России во Владивосток²¹⁹.

Вследствие наплыва пассажиров вагоны наполняли до отказа. В товарных поездах большинство грузов следовало по направлению с запада на восток. Особенно велик наплыв грузов в Иркутск. Станция оказалась для этого настолько непригодной, что на ней скопилось до 1 500 неразгруженных вагонов. Для устранения этого, конечная станция Сибирской железной дороги Иннокентьевская, получившая развитие во время воинских перевозок с 1 октября 1906 г., была передана в пользование Забайкальской железной дороги²²⁰. Интенсивные перевозки повлияли на изношенность подвижного состава. Был очень высокий процент паровозов, требовавших ремонта. Из-за обвалов, происходивших на Кругобайкальском участке, сохранялась Байкальская паромная железнодорожная переправа²²¹.

В 1906–1909 гг. эксплуатация дороги улучшилась, но размеры движения уменьшились²²². Дорога продолжала оставаться дефицитной. Улучшение условий эксплуатации находилось в прямой зависимости от экономических изменений в Забайкалье²²³.

В 1907 г. возник вопрос о беспорядках на Забайкальской железной дороге. Как отмечалось неоднократно, отдалённость Забайкальской железной дороги от культурных и промышленных центров страны, неблагоприятные условия жизни в Восточной Сибири и суровый климат с самого открытия дороги влияли отрицательным образом на подбор её служащих, так как трудоспособные в редких случаях оставляли добровольно свои места на линиях Европейской России. Поэтому значительная часть контингента служащих, в особенности агентов, состояла из

²¹⁹ Там же, л. 1.

²²⁰ Там же, л. 1 об.

²²¹ Там же, л. 3 об.

²²² Кнорринг Ф.И. Указ. соч. С. 7.

²²³ Там же, с. 30.

плохо зарекомендовавших себя на прежней службе. Местное население Забайкалья в основном состояло из ссыльных, не считая инородцев. Инородцы не шли служить на дорогу, ссыльные составляли «элемент недоброкачественный» для службы на ответственной работе. При значительном спросе в Забайкалье на людей грамотных, приехавших из центральных губерний, они находили применение своего труда в торговле и промышленности. Чрезвычайная сменяемость агентов препятствовала достижению удовлетворительных результатов эксплуатации дороги.

Для расследования злоупотреблений в Иркутск были командированы высокопоставленные чиновники: от Министерства путей сообщения: Ф.И. Кнорринг, ревизор движения 4-го класса при эксплуатационном отделении Управления железных дорог В.В. Гориневский, помощник главного бухгалтера Управления Северо-Западных дорог Н.П. Самохвалов, бухгалтер службы движения той же дороги Т.О. Филатов и ревизор коммерческого отдела Московско-Курской и Нижегородской дорог Д.П. Ильинский, бухгалтер службы тяги Управления Северо-Западных железных дорог А.И. Лесинский, помощник юрисконсульта при министре путей сообщения В.Ф. Александровский, главный контролёр Забайкальской железной дороги М.Н. Голубятников и старший ревизор Департамента железнодорожной отчётности С.Е. Панченко²²⁴.

Межведомственная комиссия работала несколько месяцев и собралась в Санкт-Петербурге 15 сентября 1907 г.²²⁵ Комиссия выявила грубейшие нарушения в работе начальника дороги А.А. Свентицкого, которого вскоре перевели начальником Пермской железной дороги²²⁶. Борьба со злоупотреблениями и хищениями на Забайкальской железной дороге пришлось Ф.И. Кноррингу и, по его заявлению, хищения прекратились²²⁷.

²²⁴ РГИА. Ф. 284. Оп. 1. Д. 4. Л. 7.

²²⁵ Там же, л. 35.

²²⁶ РГИА. Ф. 284. Оп. 1 Д. 41. Л. 3.

²²⁷ Кнорринг Ф.И. Указ. соч. С. 136.

В 1913 г. на дороге было 64 станции и 59 действующих разъездов²²⁸. Вдоль линии имелись 572 здания (казармы, полуказармы, сторожевые дома). На дороге имелось 477 переездов, которые охраняли 300 сторожей (из них 220 были женщины). Дорога имела деления на участки, отделения и обходы, приведённые в Таблице 3.

Таблица 3. Распределение Забайкальской железной дороги на участки, отделения и обходы. 1913 г.

Участок	Длина участка в верстах	Район участка в верстах	Количество станций	Количество разъездов
Станция Иннокентьевская–станция Байкал	71	3039–62	4	4
Разъезд Лиственничное–станция Култук	83	62–145	3	5
Станция Слюдянка–станция Выдрино	80	145–225	4	
Мамай–разъезд № 17	79	225–304	4	
Мысовая–разъезд № 23	118	304–422	3	5
Станция Татаурово–разъезд № 30	124	422–546	6	3
Разъезд № 31–разъезд Хохотуй	122	546–668	5	6
Разъезд № 39–разъезд № 45	111	668–779	3	7
Разъезд Харагун–разъезд № 53	121	79–900	3	5
Станция Яблоновая–станция Атамановская	105	900–1005	3	7

²²⁸ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 4.

Разъезд № 60–станция Урульга	110	1005–31	4	5
Станция Адриановка– разъезд № 110	99,09	1084– 1183	4	3
Разъезд Булак–разъезд № 80	117	1183– 1300	3	4
Станция Борзя–станция Маньчжурия	124,44	1300– 1425	6	2
Разъезд Саввинский– разъезд Холбон	111	31–142	3	
Разъезд Апрельково– станция Сретенск	119,96	142–254	5	3
ИТОГО	1695,89		63	59

Составлено по: Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 2–5.

Общий вид Забайкальской железной дороги показан в приложении 3. В это время дорога обслуживала служебные постоянные ветви: для вывозки балласта длиной 21,68 версты, к Татауровской лесной даче – 70,8 версты, а всего 92,48 версты. Кроме того, на станции Иркутск имелась ветвь к переселенческому вокзалу. Имелись ветви общего пользования к пристани на озере Байкал (станции Байкал и Танхой), на реке Шилка и к остановочному пункту Чита-Воинская общей длиной 5,59 версты.

От главной линии в 1913 г. отходили ветви частного пользования²²⁹: 1) к зданию Красного Креста на станции Иннокентьевской длиной 1,6 версты; 2) к угольным закромам Военного ведомства при разъезде 3044 версты, длиной 2,16 версты; 3) к лесопильным заводам Клеймана и Радовского вблизи Верхнеудинска, длиной 1,32 версты; 4) к интендантским магазинам Военного ведомства вблизи Верхнеудинска, длиной 1,6 версты; 5) к конно-железному парку Военного ведом-

²²⁹ Там же, с. 2.

ства на разъезде № 26, длиной 4,12 версты; 6) к кирпичным заводам Капельмана на станции Онохой, длиной 0,45 версты; 7) к карьере для добычи глины Брянского цементного завода на 508 версте, длиной 0,3 версты; 8) к Брянскому заводу на станции Заиграево, длиной 1,23 версты; 9) к угольным копиям Восточно-Сибирского углепромышленного товарищества на разъезде № 37, длиной 1,28 версты; 10) к угольным копиям Замятина на разъезде Черновский, длиной 3,23 версты; 11) к кирпичному заводу Юдовича на 966 версте, длиной 0,31 верста; 12) к интендантским складам в Чите, длиной 1,21 версты; 13) к войсковой строительной комиссии при разъезде Даурия (Даурская ветвь), длиной 0,73 версты; 14) к верхней пристани на разъезде Кокуй Амурской железной дороги, длиной 0,66 версты.

К 1913 г. изменилось соотношение лёгких и тяжёлых рельсов, уложенных в пути²³⁰: 1) рельсы весом 18 фунтов в фута лежали на участке от станции Чита-2 до Маккавеево и от Китайского разъезда до Сретенска на протяжении 351,84 версты. Кроме того, этими же рельсами уложен главный путь на всех станциях и на большинстве разъездов на участках Иркутск–Байкал и Мысовая–Чита-2. 2) рельсы весом 24 фунта лежали на перегонах: станция Байкал–разъезд Паньковка, разъезд Мамай–Мысовая–Коноваловский разъезд–Верхнеудинск, Тарбагатай–Толбага, разъезд Жипхеген–разъезд № 41, Сохондо–Яблоновая. Маккавеево–Китайский разъезд и от Китайского разъезда до Маньчжурии на протяжении 650 вёрст. 3) рельсы нормального типа III уложены на 447 верстах, рельсы типа IIIa весом 24 1/3 и 25 фунтов уложены на участках Иннокентьевская–Байкал, разъезд Паньковка–разъезд Мамай, Мысовая–Чита-2 и между Маккавеево и Китайским разъездом, а также в части пути на перегоне Иннокентьевская–разъезд 3044 верста, всего на протяжении 251 версты²³¹.

Делая выводы о первых годах эксплуатации дороги, можно заключить следующее. Дорога была сдана в постоянную эксплуатацию с большим количеством недоделок. К тому же эксплуатация затруднялась такими природными факторами,

²³⁰ Там же, с. 5.

²³¹ Там же.

как вечная мерзлота и зимнее промерзание речек. Опыта работы в таких условиях не было, следовательно, решения по исправлению ситуации имели экспериментальный характер. Магистраль отличалась от других дорог особыми условиями эксплуатации. Одной из особенностей Забайкальской железной дороги на начальном этапе было руководство половиной станции Маньчжурия. С открытием постоянной эксплуатации Управление дороги столкнулось с серьёзными трудностями в связи с интенсивным движением войск на восток, последствием плохого качества строительных работ. Дорога начала свою работу с дефицитом бюджета.

Глава 2. Забайкальская железная дорога в 1904 – 1917 гг.

2.1. Железная дорога в период Русско-японской войны

Первые годы эксплуатации показали, что Забайкальская железная дорога не была готова к предъявляемым ей массовым воинским перевозкам²³². На тот момент однопутная дорога могла пропускать не больше семи пар поездов в сутки: из них одну пару пассажирских, пять воинских и одну пару хозяйственных. Увеличение пропускной и провозной способности дороги началось одновременно с движением воинских эшелонов. Вопрос об усилении способности Забайкальской железной дороги составлял одну из самых существенных забот ведомства путей сообщения. Осознавая важность положения дел, министр путей сообщения М.И. Хилков признал необходимым лично выехать на место для выяснения всех мероприятий, которые необходимо принять для усиления железных дорог и работы Байкальской железнодорожной переправы.

Князь М.И. Хилков 28 января 1904 г. прибыл на Байкал, где уже шли работы по подготовке ледовой переправы. Проехав до станции Маньчжурия, министр познакомился с мерами, какие надо было принять для устройства дополнительных разъездов, усиления водоснабжения станций и обеспечения дороги топливом. Располагая только одной парой для своих хозяйственных перевозок Забайкальская дорога была не в состоянии образовать достаточное количество запасов топлива на безлесных участках и с большим трудом развозила материалы, необходимые для усиления пропускной способности для устройства разъездов, для укладки третьих путей и улучшения водоснабжения. В некоторых случаях эти грузы перевозились гужевым способом.

По распоряжению М.И. Хилкова на Забайкальской дороге немедленно приступили к строительству 11 разъездов, а на 12 существовавших разъездах были

²³² Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во время Русско-японской войны // Военно-исторический журнал. 2017. № 1. С. 67.

уложены третьи пути, из Европейской России доставлены приспособления для устройства временного водоснабжения.

Не дожидаясь открытия движения поездов по Кругобайкальской железной дороге, в феврале-марте 1904 г. по льду Байкала была проложена железная дорога, по которой в течение месяца перекатили с помощью лошадей несколько десятков паровозов, около двух тысяч вагонов, несколько тысяч единиц артиллерийских установок²³³. Работал беспроволочный телеграф между берегами озера, строились помещения для гужевой переправы через Байкал, осуществлялась подготовка к переправе (разборка на части) и ремонт паровозов, прибывших с других дорог, выдавалась дополнительная плата подрядчикам²³⁴.

Движение шло с постоянным увеличением, и к составлению нового графика приступали после введения в действие предыдущего. Деятельность Управления дороги осложняли постоянные совещания с представителями Министерства путей сообщения, специалистами военного ведомства, результатами которых были многочисленные протоколы, которые, случалось, тут же менялись новыми²³⁵.

Кроме того, потребовалось ускорить постройку железной дороги от станции Мысовая до станции Переёмная и построить временную зимнюю пристань в селе Мишиха для парома-ледокола «Байкал», так как в Мысовой пристань оказалась недоступной из-за торосов. Затем правительство распорядилось ускорить строительство дороги от Мысовой до Танхой и строительство в Танхое такой же пристани, как и Мысовая. Все эти дополнительные работы не предусматривались планами.

При работе четырёх пар воинских поездов с 29 января по 12 марта по дороге перевезено 121 328 воинских чинов, 1 405 вагонов грузов и 5 781 лошадь²³⁶.

²³³ Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во время Русско-японской войны // Военно-исторический журнал. 2017. № 1. С. 68.

²³⁴ Байкальская паромная железнодорожная переправа: К 100-летию строительства и эксплуатации / Под общ. Ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2000. С. 173–208; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 68.

²³⁵ Мелентьев А. Указ. соч. С. 56.

²³⁶ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. С. 141.

В целях координации действий всех подразделений в начале июня 1904 г. на Байкале проводятся совещания с участием министра путей сообщения. На одном из совещаний принимается новый график работ на строительстве Кругобайкальской железной дороги – сомкнуть линию в первых числах августа, открыть движение в сентябре 1904 г. На другом совещании, 8 июня 1904 г., решался вопрос усиления провозной способности железной дороги с трёх пар поездов до 16,5 пар в сутки (1 июля 1904 г. обеспечивалось 12 парное движение). Нехватка паровозов вызвала опоздание поездов, которое достигало трёх суток²³⁷. Вместе с тем, морозы неблагоприятно отразились на движении поездов по Сибирской дороге, где образовались значительные заторы вагонов и паровозов, предназначенных для Забайкальской дороги. Кроме того на плохую работу Забайкальской дороги влиял недостаток топлива (сырые дрова и плохой уголь, нехватка рабочих рук для погрузки дров на паровозы)²³⁸. Совокупность этих причин не позволяла вовремя отправлять поезда, следовательно на дороге оказались задержанными более двух тысяч вагонов²³⁹.

Для того чтобы увеличить пропускную способность железной дороги до требуемых военным министром А.Н. Куропаткиным 15 пар поездов, М.И. Хилков на совещании в составе начальника Забайкальской железной дороги А.А. Свентицкого, начальников служб, начальника Кругобайкальской железной дороги Б.У. Савримовича, исполняющего обязанности старшего инспектора Р.А. фон Зея, в присутствии начальника железнодорожного отдела полевого штаба заместителя его величества генерал-лейтенанта Н.Е. Нидермиллера и главноуполномоченного Красного Креста князя А.Г. Щербатова наметил программу мероприятий на июнь и июль 1904 г. Программой предусматривалось строительство 35 новых разъездов, укладка 57 вёрст пути на существовавших станциях и разъездах, усиление водоснабжения и мастерских, увеличение жилых помещений и командирование

²³⁷ . Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 69.

²³⁸ Сибирские железные дороги во время войны 1904–1905 гг. Сибирская, Забайкальская, Китайско-Восточная: Деятельность их по данным Воен.-ист. комис. и воспоминаниям участников. Харбин, 1914. С. 10; Никифорова Н.В. Указ. соч.

²³⁹ Русско-японская война. 1904–1905. Т. 7. Тыл действующей армии. Ч. 2. Пути сообщения, средства передвижений и сношений. СПб., 1910. С. 17.

на дорогу дополнительно 108 паровозов, 1 680 крытых вагонов 636 платформ и 39 классных вагонов²⁴⁰. Подробное перечисление присутствующих на совещании показывает важность освещаемого вопроса.

По вопросу о постройке в полосе отчуждения лазаретов для Красного Креста министр путей сообщения указал на то, что лазареты эти могут быть построены только в тех местах, где достаточно строительных материалов. Такими наиболее подходящими местами были намечены станции Маньчжурия, Китайский разъезд, Чита-станция, Петровский Завод и Верхнеудинск²⁴¹.

В целях успешности работ и недостатком времени министром путей сообщения были даны особые полномочия начальнику Забайкальской железной дороги. Это сводилось к следующему: разрешалось, кроме принятия единоличного решения по тем или иным вопросам практической деятельности, пользоваться неисключительной выгодностью казны, а, прежде всего, своевременностью и быстротой выполнения работ²⁴². М.И. Хилков разрешил начальнику дороги в тех случаях, когда за недостатком времени или в интересах успешного выполнения работ, работы и поставки на сумму более 10 тыс. руб. производить без конкурсного отбора, выбирать самому способы выполнения работ (подрядного или хозяйственного), увеличивать штаты сверх требуемого количества.

Особые условия, в которых находилась Забайкальская железная дорога, благодаря которым одна часть воинских поездов направлялась по только что построенной Кругобайкальской железной дороге, другая переправлялась через Байкал летом на пароходах «Байкал» и «Ангара» и арендованных частных пароходах, а зимой при помощи гужевой переправы (а в 1904 г. и по рельсовому пути через озеро) заставляло содержать особый штат чиновников.

В конце января 1904 г. возник вопрос о переброске с Балтийского на Японское море миноносцев и миноносок. Ещё до Русско-японской войны на поездах перевозили из Европейской России на Дальний Восток много грузов для Тихооке-

²⁴⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 265.

²⁴¹ Там же, л. 266.

²⁴² Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения. 1895–1905 гг. СПб., 1906. С. 400, 429.

анского флота. Среди грузов были детали механизмов для ремонта кораблей, орудия, боеприпасы и др. Доставку осуществляли на двухосных платформах и вагонах²⁴³. Ни миноносцев, ни подводных лодок до начала Русско-японской войны по железной дороге не перевозили²⁴⁴.

18 февраля 1904 г. в Министерстве путей сообщений состоялось совместное совещание инженеров путей сообщения и военных моряков «О перевозке по железным дорогам судов весом до 100 т»²⁴⁵. При подготовке к совещанию железным дорогам была отправлена телеграмма о возможности перевозки груза в означенный вес на четырёх платформах. Исходя из полученных данных, Невскому и Путиловскому заводам было поручено разработать специальные транспортёры²⁴⁶. На следующем совещании 3 марта рассматривались схемы транспортировки, предложенные обоими заводами. Министерство путей сообщения на места отправило документы для согласования, и только после этого в начале апреля было окончательно принято решение о возможности перевозки негабаритных грузов по Сибирским железным дорогам и через озеро Байкал²⁴⁷.

Для управления Забайкальской железной дороги (как и для другой дороги) перевозка такого груза – стало большой ответственностью и сильным напряжением в работе. Перед пропуском эшелонов для промера условий пути следования эшелонов всегда пропускали вагон-каркас в габаритах транспортёра Путиловского или Невского заводов (транспортёры были разными). На станции Байкал каркас-габарит пропускали под построенным там габаритом Кругобайкальской железной дороги. Каркас-габарит следовал впереди миноносцев на расстоянии одних суток²⁴⁸. После этого по станциям дороги давалась, например, такая теле-

²⁴³ Андриенко В.Г. Перевозка боевых кораблей ВМФ через Байкал во время Русско-японской войны (1904–1905) // Колотило Л.Г. Военные моряки Байкала: проблема исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению озера Байкал в XVIII–XIX вв. СПб., 2004. С. 456.; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 69.

²⁴⁴ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 69.

²⁴⁵ Там же.

²⁴⁶ Там же.

²⁴⁷ Андриенко В.Г. Указ. соч. С. 462.

²⁴⁸ ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 573. Л. 207.

грамма: «Пропустить эшелон по пути станций и разъездов, испытанному габаритом Путиловского завода»²⁴⁹.

Согласно специальной инструкции поезд с габаритом сопровождали начальники технического отдела, начальник службы пути, старший ревизор службы движения, а также начальники участков службы пути, тяги и ревизоры²⁵⁰.

Военное министерство перебросило на Дальний Восток 10 миноносок и 10 катеров американского производства. 19 апреля со станции Новый Порт, под Петербургом, оправили первый воинский эшелон № 571 с пятью миноносками.

Для доставки субмарин через всю Россию существовала только проблема передачи их через озеро Байкал, но это было решено без серьёзных осложнений. Все воинские эшелоны успешно переправили на пароме-ледокол «Байкал».

В начале 1904 г. Забайкальская железная дорога на станции Байкал передавала грузы с железнодорожной линии на Байкальскую гужевую переправу и на восточном берегу принимала их вновь в вагоны. Всего за время действия гужевой переправы (середина февраля – середина апреля) было передано около 2,5 млн пудов грузов. Работа гужевой переправы особенно была усилена со второй половины марта до 150 тысяч пудов в сутки для того, чтобы образовать на восточном берегу запас грузов, который Забайкальская железная дорога могла перевезти в тот период, пока не начнутся рейсы пароходов. Таким образом, в Танхое, на специально устроенных платформах был образован запас в 1 500 вагонов груза, который был вывезен в период с 21 апреля по 22 мая. Вследствие чего Забайкальская железная дорога не простаивала ни одного дня во время ледохода на озере Байкал.

Начиная с 21 мая 1904 г. паром-ледокол «Байкал» делал по четыре оборота, перевозя по пять-семь воинских поездов с пехотой и артиллерией. Кроме того, на нём передавались санитарные поезда, грузы военного и морского ведомств, не терпевших перегрузки и паровозы для Китайской Восточной и Забайкальской железных дорог. Всего с начала рейсов по 10 июня было передано на восточный бе-

²⁴⁹ ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 573а. Л. 111.

²⁵⁰ Байкальская паромная железнодорожная переправа: К 100-летию строительства и эксплуатации / Под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2000. С. 205.

рег Байкала, не считая воинских чинов, 2 769 вагонов с грузом, 125 санитарных вагонов и 285 паровозов. На ледоколе «Ангара» туда и обратно перевозились пассажиры с багажом, почта и до 10 вагонов воинских грузов. Флотилия барж, буксируемых зафрахтованными тремя пароходами, перевозила груз, выгруженный из вагонов. Таким способом перевозки грузов была достигнута общая провозная способность Байкальской переправы 10–11 поездов в сутки²⁵¹.

К 15 апреля 1904 г. на Забайкальской дороге заканчивались работы по доведению её до девяти пар, одновременно с этим усиленно велись работы по развитию дороги до 12 пар поездов. Принятие, по указанию М.И. Хилкова, мер по усилению пропускной и провозной способности Забайкальской дороги позволили самой дороге иметь в распоряжении две пары поездов для перевозки хозяйственных и строительных грузов, топлива и предметов первой необходимости для всего Забайкалья²⁵².

В виду заявления военного министра о необходимости усиления Забайкальской железной дороги до 15 пар поездов и указания наместника на Дальнем Востоке в ближайшее время пропускать до 10 воинских поездов, М.И. Хилков сделал распоряжение начать незамедлительно земляные работы для доведения пропускной способности до 16 пар поездов. Эта норма была предельной для Забайкальской железной дороги. Дальнейшее её развитие требовало больших объёмов работ, которые повлекли бы за собой задержки в продвижении поездов. Всего за апрель-май 1904 г. по Забайкальской железной дороге было перевезено 69 274 воинских чинов и 22 580 лошадей, из них 1 252 человека и 1 880 человек пошли на Култук²⁵³.

Главнокомандующий А.Н. Куропаткин 20 октября 1904 г. настаивал на ещё большей пропускной способности, но министр путей сообщения ответил, это было бы возможно, только за счёт исключения из движения пассажирских и специ-

²⁵¹ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб., 1906. С. 141.

²⁵² Там же.

²⁵³ Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения. 1895–1905 гг. СПб., 1906. С. 400, 432.

альных технических поездов²⁵⁴. В феврале 1905 г. по высочайше одобренной «Мемории» особого совещания Д.М. Сольского, министра финансов В.Н. Коковцева, министра путей сообщения М.И. Хилкова, его заместителя Н.П. Петрова, государственного контролёра П.Л. Лобко, наместника на Дальнем Востоке Е.И. Алексеева, военного министра В.В. Сахарова и заместителя министра внутренних дел П.Н. Дурново для коммерческого движения не оставлялось ни одного поезда.

К началу лета 1905 г. на дороге возникла острая проблема с топливом. С начала открытия движения поездов у Байкала паровозы работали исключительно на дровах. Затем, ввиду удорожания дров, удаления мест их вырубki от полотна железнодорожного пути, руководство дороги было озабочено переходом на каменный уголь. Сначала на уголь был переведён участок Иркутск–Байкал, затем ледоколы. Несмотря на массовые заготовки дров и добычу угля в Черемховских копиях, дорога испытывала недостаток в топливе. В критическом состоянии оставались Кругобайкальский и особенно Забайкальский участки. Были зафиксированы случаи, когда из-за невозможности поднять давление пара паровоза поезда не только опаздывали, но и останавливались на перегонах. Ещё до начала строительства Кругобайкальского участка была сделана попытка доставки черемховского угля на восточный берег Байкала, но вскоре она была оставлена до окончания строительства Кругобайкальской дороги с тем, чтобы не затруднять коммерческие перевозки, так как единственным перевозочным средством без перегрузки вагонов был ледокол. В это же время были получены сведения о возможности разработки бурого угля из Танхойского и Талбагинского месторождений, но от угля пришлось отказаться из-за плохого качества, как оказалось впоследствии, только временно.

Таким образом, во время Русско-японской войны на дороге оказался критическим вопрос заготовки топлива. Министр путей сообщения отдал распоряжение о приобретении любых дров независимо от цены.

²⁵⁴ Краткое извлечение из материалов сенаторской, высочайшим повелением назначенной, ревизии Сибирской железной дороги, продолжавшейся с августа 1910 по 1 марта 1912 гг. Б/г. С. 7.

С началом же эксплуатации Кругобайкальского участка случилось так, что черемховский уголь пошёл на восток в одном направлении с воинскими эшелонами. И в том и другом была острая потребность за Байкалом. Необходимо было либо сокращать объём воинских перевозок, либо увеличивать пропускную способность железной дороги. Хроническая нехватка топлива вновь заставила администрацию Забайкальской дороги вернуться к вопросу о разработке новых месторождений бурого угля на берегу Байкала и в Забайкалье. Чтобы решить эту проблему, решено было идти другим путём. Управление Забайкальской железной дороги сделало шаг навстречу частным предпринимателям, изъявившим желание разрабатывать забайкальские угли, а именно: Танхойские и Талбагинские копи, чтобы дать возможность им развернуть дело согласно потребностям железной дороги. Руководство железной дороги делало предпринимателям различные льготы, к примеру, выдавало авансы. Благодаря этим мерам в 1905 г. началась добыча угля на указанных месторождениях, а железная дорога не сорвала график движения воинских поездов. Насколько была критической ситуация с топливом, подчёркивает то, что для наблюдения за разработкой новых забайкальских месторождений в Управлении дороги было выделено особое лицо с правами заместителя начальника дороги.

Надо сказать, что черемховские углепромышленники не в полной мере обеспечивали углём Сибирскую железную дорогу по причине нехватки людей. Поэтому они просили М.И. Хилкова разрешить командировать освобождающихся рабочих от строительства Кругобайкальской железной дороги на работы в каменноугольные копи Черемховского района с теми же льготами, обеспечивающими отсрочку от призыва на воинскую службу. Министр с пониманием отнёсся к просьбе и обещал содействие в этом вопросе.

К началу октября 1904 г. на Дальний Восток следовала уже третья тысяча эшелонов, не считая местных перевозок по планам Главного штаба. Вся Сибирская железная дорога на подступах к озеру оказалась забитой железнодорожными составами. По железной дороге на станцию Байкал и по Култукскому тракту в село Култук в большом количестве прибывали воинские подразделения. Из Иркут-

ска в 1904 и 1905 гг. на Русско-японскую войну было отправлено 1 227 937, а из Култука – 96 453 солдата и всего 224 097 лошадей²⁵⁵. Раненых с востока за время войны перевезено 211 669 человек. В 1906 г. дорога перевезла на восток и обратно 845 891 солдат и офицеров. Со станции Байкал с помощью железнодорожной переправы воинские чины переправлялись на восточный берег озера, но переправа, естественно, не могла справиться с постоянно увеличивающимся потоком людей.

По Кругобайкальской железной дороге с 18 сентября 1904 г. по 1 октября 1905 г. в обе стороны прошло 6 382 поезда, из них 533 пассажирских, 663 воинских, 668 санитарных и 4 478 грузовых. Перевезено 5 623 офицера, 354 035 солдат, 2 979 больных и раненых офицеров и 131 554 солдата, 62 560 лошадей²⁵⁶.

Как говорилось выше, основным средством связи на дороге был телеграф. Вдоль железной дороги тянулись столбы с проводами телеграфной линии до 4 проводов. На всех станциях стояли телеграфные аппараты Морзе. На станциях Байкал и Танхой, кроме того, стояли аппараты Арко-Слаби для обслуживания паромной переправы, так называемым «беспроволочным телеграфом», т. е. радиосвязью. На станциях Байкал, Танхой, Мысовая была своя, местная связь, где использовались телефоны Эриксона. Поезда, перевозившие людей, снабжались специальными телефонными аппаратами – фонопорами фирмы Гейслера, на случай остановки поезда на перегоне их можно было включать в телеграфную проводную связь. Перегоны были оборудованы электрожелезными аппаратами системы Вебба и Томпсона.

По западному участку Кругобайкальской дороги до октября 1905 г. ходили только рабочие (после открытия рабочего движения поездов в сентябре 1904 г.) и воинские и санитарные поезда (следствие войны)²⁵⁷. Дорога не осуществляла пассажирские перевозки. Санитарные и воинские поезда шли непрерывно по одной, ещё не совсем надёжной, колее. Нередко поезда шли один за другим с необходи-

²⁵⁵ Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910 гг. / Напечатано по распоряжению Управления Забайкальской железной дороги. Иркутск, 1910. С. 231.

²⁵⁶ Отчёт по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900–1905. СПб., 1908. С. 40; Альбом типовых и исполнительных чертежей постройки Кругобайкальской железной дороги. 1900–1905. СПб., 1907. Л. 12.

²⁵⁷ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 69.

мой предосторожностью, во избежание столкновений²⁵⁸. Несмотря на возможность пропуска специальных поездов по Кругобайкальской железной дороге, в полную силу работала паромная железнодорожная переправа.

Для усиления провозной и пропускной способности на Забайкальскую железную дорогу направили дополнительный подвижной состав, при этом решались две задачи: во-первых, обеспечение более длительной работы паровозов без капитального ремонта, во-вторых, быстрое производство среднего ремонта. Для этого вместе с паровозами высылались в большом количестве запасные части. Всего на Забайкальскую дорогу командировано 470 паровозов и таким образом, паровозный парк её в течение 1904 г. увеличился с 202 паровозов более чем в три раза. Кроме того, командировано 4 410 крытых вагонов и 2 250 платформ²⁵⁹. Для обслуживания паровозов и для усиления движения в течение 1904 г. был командирован 341 машинист, 291 помощник машиниста, 765 кочегаров, смазчиков, слесарей, 562 младших агентов движения, 9 старших агентов движения, 707 телеграфистов, 1600 главных кондукторов, 48 составителей поездов, 716 стрелочников и сторожей, а всего 5039 человек²⁶⁰.

Таким образом, расчёты противника России в этой войне не оправдались, а все иностранцы, которым довелось ознакомиться на месте с делом воинских перевозок, оценили организационную работу, вызвавшую удивление в заграничной прессе. В России высокие должностные лица Военного ведомства и Министерства путей сообщения изо дня в день следили за грандиозной картиной разворачивающихся воинских перевозок. В приказах по первому и второму ведомствам отмечалось, что сибирские железные дороги успешно выполнили значительную по размерам перевозку войск и воинских грузов. Все железнодорожные служащие несли на себе крайне тяжёлые и ответственные обязанности, о чём было доложено Николаю II. Император выразил «благоволение за их работу, трудные условия коей его величеству лично известны» и объявил им, «что усиленная работа их по воин-

²⁵⁸ Иркутские губернские ведомости. 1904. 7 октября.

²⁵⁹ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за десятилетие 1895–1904 гг. СПб, 1906. С. 154–155.

²⁶⁰ Там же, с. 156.

ским перевозкам будет принята его величеством в особое внимание при оценке деятельности по окончании военных действий на Дальнем Востоке».

Расходы дороги (эксплуатационные, мобилизационные и расходы по открытию временного движения на Кругобайкальском участке) в 1904 г. выросли по сравнению с 1903 г. в 2,1 раза, в 1905 г. – в 4,2 раза, а в 1906 г. в 3,7 раза²⁶¹. Чтобы понять, какие несло потери Управление Забайкальской железной дороги во время Русско-японской войны, а также, сколько труда выпало на железнодорожников, следует обратить внимание на следующее:

- почти весь 1904 г. министр путей сообщения находился на Забайкальской дороге;
- благодаря присутствию министра ни один вопрос не решался без его участия, созывались постоянно совещания;
- Управление дороги разработало пять графиков движения (9, 12, 16,5, 20 и 24);
- велось строительство новых разъездов;
- через два – три дня проводились различные совещания (к ним необходимо было готовиться);
- на линии (Иркутск–Байкал и Мысовая–Сретенск) шла замена деревянных мостов на металлические;
- строились дополнительные жилые дома для паровозных, кондукторских и дежурных бригад, воинской и железнодорожной охраны;
- была произведена перекатка вагонов и паровозов по уложенному на лёд озера Байкал рельсовому пути;
- строились бараки и другие помещения для гужевой перевозки через Байкал;
- был построен «беспроволочный телеграф» между берегами Байкала;
- шла приёмка, ремонт, подготовка паровозов, прибывших с других дорог»;

²⁶¹ Мелентьев А. Указ. соч. С. 68; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 69.

– производилась разборка паровозов на три части (котёл, рама с колёсами, тендер) на одном берегу Байкала и сборка на другом;

– выделялись дополнительные денежные средства подрядчикам гужевой переправы через озеро Байкал за перевозку пассажиров, багажа, грузов (свыше 217 тыс. руб.).

Рассмотрим важный для понимания сложности работы в военное время, следующий момент. На всём протяжении Транссиба в этот период большевики занимались пропагандой железнодорожников и солдат, ехавших на фронт. Одной из задач их антиправительственной деятельности была остановка переброски войск на восток. Военские эшелоны подвергались воздействию большевистской агитации. Листовки разбрасывались в солдатских вагонах, на вокзалах, на железнодорожной линии, в зданиях питательных пунктов, у баков с кипятком. Так 25 сентября и 8 декабря на станции Иннокентьевской в проходящие эшелоны были подкинута листовки Иркутского комитета РСДРП «К солдатам». Такие же прокламации были рассеяны 22 ноября и на станции Байкал у воинского эшелона № 365²⁶².

В январе 1905 г. большевики в своём воззвании «Ко всем рабочим Сибирской и Забайкальской дороги» призывали к всеобщей стачке по линии сибирской дороги.²⁶³ Вечером 13 октября в помещении службы пути состоялось собрание, на котором присутствовало около 700 человек. По предложению представителя комитета РСДРП было решено объявить с утра забастовку и избрать стачечный комитет. 15 октября начальник Забайкальской железной дороги издал приказ, в котором предлагалось всем забастовщикам «одуматься и спокойно приступить к прерванным работам». Из Иркутска был отправлен специальный поезд во главе с начальником дороги и железнодорожным батальоном, для убеждения служащих приступить к своим обязанностям»²⁶⁴.

²⁶² Вендрих Г. 1905 г. в Иркутске. Иркутск, 1955. С. 14.

²⁶³ Революционное движение в Иркутской губернии в период Первой русской революции. Иркутск, 1955. С. 45–46; Вендрих Г. Указ. соч. С. 17.

²⁶⁴ Мелентьев А. Указ. соч. С. 102.

В связи с этим, 17 октября из Харбина был выдвинут первый карательный отряд во главе с начальником военного сообщения тыла Маньчжурской армии полковником Захаровым. Отряду была поставлена задача подавить забастовку на Забайкальской железной дороге, «как можно скорее пробиваться в Читу, а оттуда в Иркутск, невзирая ни на что»²⁶⁵. Однако, ничего не сделав, он вернулся в Харбин²⁶⁶.

Передача с 20 октября Забайкальской железной дороги в ведение начальника тыла Маньчжурской армии генерала И.П. Надарова никакого влияния на ход забастовки не оказала.

В октябрьские дни на железной дороге начали создаваться многочисленные профсоюзы. Одним из первых был создан союз «Организация служащих телеграфа Забайкальской железной дороги». Задачей профсоюза было улучшение материального и служебно-правового положения служащих телеграфа». Союз телеграфистов постановил не принимать депеш, исключая те, которые были выгодны бастовавшим²⁶⁷. Далее был создан союз рабочих депо станции Иркутск, ставший отделением «Профсоюза рабочих депо и мастерских Забайкальской железной дороги». Затем возникают профсоюзы кондукторов, служащих паровозных бригад, составителей поездов, сцепщиков, стрелочников и сторожей станции Иркутск.

В разгар стачки почтово-телеграфных работников и солдатской забастовки, когда политическая обстановка в городе была напряжена до предела, началось выступление рабочих и служащих Иркутского узла и управления Забайкальской железной дороги.

В 1904 г. и первой половине 1905 г. вся работа комитетов РСДРП была подчинена организации стачки для того, чтобы остановить переброску солдат на восток. По окончании войны началась антиправительственная пропаганда. Командование армии искусственно задерживало отправку эшелонов на Родину, стремясь не допустить революционно настроенных солдат домой. Перед солдатами

²⁶⁵ Полещук В.Е. Революционное движение в Маньчжурской армии в 1905 г. // Исторические записки. 1954. Т. 49. С. 318.

²⁶⁶ Мелентьев А. Указ. соч. С. 103–104.

²⁶⁷ Там же, с. 111.

выступали генералы с призывами расправиться с забастовщиками. Так, 27 ноября на ст. Яомынь перед солдатами 5-й Восточно-Сибирской дивизии выступил генерал Полковников, заявивший, что виновниками задержки их являются только рабочие. «Если вы хотите домой, заявил генерал, то необходимо всех их перебить, перерезать и загнать в степи к монголам»²⁶⁸.

Быстрая переброска войск в Европейскую Россию была бы лучшей поддержкой революции, так считали в РСДРП и призывали к захвату железной дороги в свои руки, но это понимали и высшие железнодорожные и армейские чины. В результате количество отправляемых на запад эшелонов упало до 3–4 в сутки.

26 ноября в Чите был создан «Смешанный железнодорожный комитет для перевозок войск», фактически взявший в свои руки участок Маньчжурия — Мысовая. В этот же день был создан «Комитет рабочих и служащих Забайкальской железной дороги», который взял перевозку солдат в свои руки²⁶⁹. С 27 ноября 1905 г. Комитет установил 8-часовой рабочий день по всей линии и всем службам дороги. 30 ноября в помещении клуба общества приказчиков состоялось собрание железнодорожников, где было решено содействовать администрации дороги в целях усиления перевозки войск и доставки необходимых грузов, контролировать действия администрации²⁷⁰. 2 декабря в Иркутске был создан «Совет депутатов рабочих и служащих управления, депо и станции Иркутск Забайкальской железной дороги» в составе 53 человек, для руководства текущей работой было выбрано исполнительное бюро в составе 11 человек. 5 декабря к начальнику дороги явилась депутация от Совета с требованием, чтобы он и начальники служб признали Совет депутатов рабочих и служащих как необходимый для успешного выполнения задач, стоящих перед железной дорогой и руководствовались указаниями Совета.

11–12 декабря в Чите под руководством большевиков состоялся съезд делегатов смешанных комитетов Забайкальской железной дороги, в резолюциях кото-

²⁶⁸ Полещук В.Е. Указ. соч. С. 333.

²⁶⁹ Сибирские вопросы. 1907. № 23. С. 11–12.

²⁷⁰ Там же, с. 13.

рого указывалось, что для успешной эвакуации необходим «полный переход управления над дорогой в руки выбранных от всех служащих в рабочих»²⁷¹. Ввиду неполной явки делегатов было решено собрать в Иркутске второй съезд, который открылся 19 декабря. На первом же заседании была принята резолюция о том, что съезд не признает решений, выработанных на Читинском делегатском Съезде 11–12 декабря. Поэтому захват железной дороги не состоялся.

После окончания войны напряжение спало незначительно, с одной стороны с театра военных действий на родину двинулись войска, а с другой стороны разворачивалось революционное движение. В связи с беспорядками на дороге, утере и перепутыванию документов, на дороге стал увеличиваться невостребованный груз, все это вело к убыткам. Начальник Сибирской железной дороги отмечал: «...многие служащие, остававшиеся верные долгу, опускали руки, не находя выхода из положения, затрудняющего всякую работу...»²⁷². Для наведения порядка вдоль Сибирской железной дороги были отправлены карательные экспедиции А.Н. Меллера-Закомельского и П.К. Ренненкампа. Но они не облегчили ситуацию.

Завершая параграф, стоит отметить, что напряжённая обстановка была на Забайкальской железной дороге во время Русско-японской войны. Сверх того железнодорожники были втянуты в революционные события. От дороги потребовалось резкого увеличения пропускной способности и механически точного, не считаясь ни с какими затратами, правилами, инструкциями, выполнения воинского движения и всех распоряжений военного ведомства. В соответствии с этим, на первый план вышла забота о движении поездов. Коммерческие перевозки и улучшение технического состояния дороги отошло на второй план. Агенты, наблюдавшие за коммерческой работой станций, были лишены своих функций, мешая работе станций в обеспечении движения воинских поездов. Руководящий состав дороги был занят составлением графиков воинских перевозок и обеспечением работ по развитию пропускной и провозной способности дороги. Присут-

²⁷¹ Полещук В.Е. Указ. соч. С. 330.

²⁷² ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 526. Л. 204

стве на месте министра путей сообщения М.И. Хилкова помогло выполнению указанных выше работ в короткие сроки, несмотря на все трудности. Дальнейшее усиление провозной и пропускной способности однопутной Забайкальской железной дороги виделось в приобретении вагонов большой грузоподъемности, мощных паровозов и сооружение второго пути.

2.2. Деятельность дороги в годы Первой мировой и Гражданской войн

В день начала Первой мировой войны практически на всём протяжении российской железнодорожной сети в силу объявленной всеобщей мобилизации началась ликвидация коммерческого движения и экстренное осуществление, заданных мобилизационным планом, воинских перевозок²⁷³.

Министерство путей сообщения телеграммой обязало Управление железных дорог принять чрезвычайные меры по охране железных дорог империи, создавая для этого особые комитеты. Штаб Иркутского военного округа, в зону ответственности которого входила Забайкальская железная дорога, усилил работу по предотвращению диверсий. Так 4 августа 1914 г. начальник штаба сообщил жандармским управлениям, что германцы направили из Китая диверсионные группы для разрушения мостов и тоннелей на Сибирской и Забайкальской железных дорогах. 23 августа 1914 г. Министерство путей сообщения обязало все управления железных дорог в кратчайшие сроки определить способы охраны железнодорожных мостов. На Забайкальской железной дороге под охрану были взя-

²⁷³ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Пг., 1916. Ч. 1. По 1 января 1915 г. С. 5.

ты мосты отверстием более пяти саженой и тоннели на участке Байкал–Слюдянка, которые охраняли 440 рядовых и унтер-офицеров²⁷⁴.

6 сентября 1914 г. был дан именной высочайший указ Правительствующему Сенату, в котором полоса отчуждения Забайкальской железной дороги и непрерывность выполняемого движения в числе дорог объявлялась на военном положении. Там же, представлялось командующему войском Иркутского военного округа право «главноначальствующего» в полосе отчуждения дороги, подчинив им, по принадлежности, жандармские и полицейские управления, находящиеся в районе на военном положении²⁷⁵.

С введением военного положения начальником Забайкальской железной дороги Н.С. Зурабовым было обращено главное внимание на дисциплину. Так на Забайкальской железной дороге служащим напомнили правила с наложением взысканий: за небрежность или неосмотрительность – арест от семи дней до трёх месяцев, за нарушение предписаний общего устава Российских железных дорог о перевозке пассажиров и грузов – штраф до 100 руб., за неисполнение технических или специальных указаний – арест до трёх месяцев. Посторонние лица подвергались: за оскорбление агента дороги аресту – до семи дней или штрафу до 25 рублей; за сопротивление законным требованиям – аресту до трёх месяцев или штрафу до 300 руб.; за переезд, переход или перетаскивание через полотно дороги в не указанном месте – штрафу до 50 руб. Управление железных дорог известило о том, что железнодорожным служащим, которые в 1914 г. подлежали призыву для отбывания воинской повинности, призыв отсрочен на один год²⁷⁶.

С 1915 г. временно прекратилась перевозка переселенцев на Дальний Восток, так как движение совпадало с путями следования военнопленных, которые занимали переселенческие пункты. В связи с этим боялись болезней от пленных, соприкосновение с которыми на пунктах было неизбежным²⁷⁷. За санитарным со-

²⁷⁴ Греков Н.В. Защита Транссибирской магистрали от диверсий в годы Первой мировой войны // Вопросы истории. 2014. № 10. С. 21–22.

²⁷⁵ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1914. № 32–33. С. 11.

²⁷⁶ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1914. № 34–35. С. 13; № 39. С. 11.

²⁷⁷ Вестник путей сообщения. 1915. № 7. 14 февраля. С. 52. Неофициальная часть.

стоянием вдоль железнодорожного пути старались следить с особой тщательностью. Вот какое «приказание» отдал комендант железнодорожного и водного участка станции Иркутск-1 в июне 1915 г.: «При следовании по вверенному мне участку от станции Выдрино до станции Нижнеудинск предлагаю всем начальникам эшелонов ставить на остановке поезда в обоих концах поезда патрули, которые бы наблюдали, чтобы нижние чины не отправляли свои естественные надобности помимо устроенных для этой надобности им специальных воинских отхожих мест или общих станционных. Предлагаю всем начальникам эшелонов строго проводить это мероприятие в жизнь, так как загрязнение полосы отчуждения в особенности в настоящее летнее жаркое время, грозит возможности развития всевозможных эпидемий»²⁷⁸.

На станциях возникали совершенно неординарные инициативы. Например, начальник станции Чита-1 М.Н. Бринза телеграфировал временному коменданту Забайкальской железной дороги по оказанию помощи больным и раненым войнам, что железнодорожные служащие станции Чита выразили желание делать для действующей армии пельмени и отправлять их в замороженном виде²⁷⁹.

Война остановила движение мирных грузов и перевозку пассажиров. Забайкальская железная дорога, как и вся Сибирская, с трудом справлялась с переброской войск и воинских грузов. Рост военных перевозок, недостаток паровозов и вагонов, отсутствие опытных рабочих вели к частым нарушениям графиков движения поездов. Но на дороге график заполнения пропускной способности во время всеобщей мобилизации 1914 г. превышал предельную величину, что было достигнуто применением особых приёмов движения²⁸⁰. В числе воинских грузов в конце 1914 г. были подводные лодки и катера, которые перевезены на специальных платформах²⁸¹.

²⁷⁸ РГВИА. Ф. 1529. Оп. 1. Д. 141. Л. 196.

²⁷⁹ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1914. 8 декабря. № 46. С. 15.

²⁸⁰ Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Пг., 1916. Ч. 1. По 1 января 1915 г. С. 7.

²⁸¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 444. Л. 342.

Первая мировая война забирала лучшие паровозы со всех дорог. Российские заводы не могли выполнять заказы Министерства путей сообщения, так как были загружены другой работой. Правительством было принято решение «разместить заказ» на изготовление машин за границей. Министерство путей сообщения в июне 1915 г. заказало в США и Канаде 400 товарных паровозов типа 1-5-0. Помимо этого оформлялся заказ на 10 тысяч грузовых вагонов большой вместимости, которые должны быть полностью доставлены в Россию к осени 1915 г.²⁸² В Россию паровозы доставлялись через Владивосток, Харбин, где оборудовались пневматическими тормозами. Машинист А.Д. Кулехов вспоминал, что когда американские «декапоты» шли с востока мимо станции Слюдянка, первое время не только все деповчане, но и всё население выходило подивиться на этих «верблюдов»²⁸³. Вели их командированные, специально подготовленные бригады с западных дорог. Сначала паровозы работали в Европейской России, затем они постепенно стали передаваться на сибирские железные дороги.

25 февраля 1915 г. был утверждён журнал Особого совещания, предусматривавший выделение средств на усиление пропускной способности, и разрешено за границей приобретать укладочный материал (рельсы, подкладки, накладки, костыли)²⁸⁴.

Вопрос с кадровым обеспечением на дороге решался следующий образом. Министр путей сообщения С.В. Рухлов поддержал инициативу министерства народного просвещения о необходимости предоставить учащимся отсрочку по предстоящему призыву 1915 г. С.В. Рухлов писал: «Я категорически настаиваю на освобождении железнодорожных училищ. У нас каждый техник на счету, и мы не можем поступиться ни одним человеком. Этого требуют негражданские интересы, а военные. Без железных дорог воевать нельзя, а железные дороги не могут

²⁸² Хейвуд Э. Инженер революционной России: Юрий Владимирович Ломоносов (1876–1952) и железные дороги. М., 2013. С. 166–167.

²⁸³ Кулехов А.Д. Памятные годы. М., 1957. С. 39.

²⁸⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1183. Л. 116 об.

обойтись без техников. Это ясно для всех»²⁸⁵. На Томской железной дороге с 31 октября 1915 г. открылись курсы по подготовке на должности по службе движения. Лекции читались по март 1916 г. Комиссия, состав которой был утверждён императором, под руководством барона Е.Э. Роппа, при инспектировании дороги отмечала, что «желательно привлечь на курсы женщин для подготовки их на замещение коммерческих должностей на станциях взамен мужского персонала, из которых могли быть подготовлены дежурные по станциям на разъездах и постах»²⁸⁶.

Война стала катализатором в распространении женского труда на железных дорогах России. Министр путей сообщения 6 апреля 1915 г. согласился допустить работать женщин на ряд должностей²⁸⁷. 20 мая 1915 г. циркуляром Управления железных дорог за № 12683/143/3468 о порядке приёма на железнодорожную службу лиц женского пола, не получивших среднего образования, были сделаны некоторые послабления. 28 июля 1915 г. Управление железных дорог постановило допустить женщин к труду в железнодорожных мастерских и на участках, «соответствовали физической силе и природе женщины»²⁸⁸.

В Управлении Забайкальской железной дороги был получен циркуляр Управления железных дорог, в котором приводились общие положения о применении на железных дорогах женского труда. Один из пунктов данного циркуляра позволял женщинам работать на железной дороге и выполнять посильную работу, вместо ушедшего на фронт близкого родственника или вернувшегося нетрудоспособным²⁸⁹. В исключительных случаях Управление железных дорог могло удовлетворить ходатайство о трудоустройстве женщин не имеющих среднего образо-

²⁸⁵ Тяжёлые дни (Секретные заседания Совета министров 16 июля–2 сентября 1915 г.) // Архив Русской революции. Т. 18. Берлин, 1926. С. 42.

²⁸⁶ Отчёт осмотра по высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Омской железной дороги, произведённый с 1 по 10 июля и с 26 июля по 6 августа 1916 г. СПб., 1916. С. 76.

²⁸⁷ ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 62. Л. 68 об.

²⁸⁸ Там же, Л. 14, 28, 68 об.

²⁸⁹ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1915. 1 сентября. № 33.

вания. 20 января 1916 г. Управление железных дорог разрешило принимать на работу в контору до 25 %, в службу сборов до 35 % женщин.

15 апреля 1916 г. издан новый циркуляр руководства железных дорог о необходимости укомплектовать штаты с применением женского труда. Эта мера была вынужденной в связи с отсутствием мужчин по причине мобилизации и перевода их на должности, требующие по условиям работы исключительно мужского труда, а также увеличившимся движением грузовых составов. Кроме того, были отменены ограничения в приёме женщин в письменную и счётную части контор и канцелярий в Управлениях дорог. Но это считалось мерой временной. Необходимо было два раза в год (1 июля и 1 октября) подавать в министерство отчёт с указанием числа работавших женщин по должностям (Таблица 4).

Таблица 4. Количество женщин на Забайкальской дороге по службам и отделам на 1911 г.

Служба, отдел	Всего служащих	Из них женщин
Служба движения	148	36
Байкальская переправа	24	2
Служба сборов	191	36
Постройка 2-го пути	125	11
Юрисконсультское отделение	25	4
Отделение телеграфа	848	106
Материальная служба	144	16
Врачебная служба	4	1
Служба тяги	147	20
Коммерческий отдел	50	15
Главная бухгалтерия	126	20
Мобилизационный отдел	7	1
Пенсионная касса	23	5

Служба пути	106	17
Канцелярия	36	10

Составлено по: РГИА. Ф. 271. Оп. 1. Д. 12. Л. 109.

На Сибирской железной дороге от Челябинска до Иркутска к 1914 г. уже было два пути. От станции Иннокентьевская до Байкала и от станции Танхой до Читы двухпутное движение открылось 19 апреля 1914 г.²⁹⁰ Однако, на перегонах Танхой–Переёмная, Мишиха–Мысовая, разъезд Боярский–разъезд № 19, Татаурово–Коновалово, Горхон–разъезд № 33, разъезд № 33–Кижя и других оставалось однопутное движение²⁹¹. Когда началось строительство второго пути вокруг южной части Байкала, возникла потребность в иностранной рабочей силе. К тому времени существовало распоряжение Министерства путей сообщения, запрещавшее в качестве рабочих, иностранцев²⁹². Но строительство второго пути на Кругобайкальском участке предусматривало сооружение тоннелей и галерей и, как следствие, камнетёсные работы.

Начальник работ по строительству второго пути ходатайствовал перед министром путей сообщения об отдаче тоннельных работ на участке Байкал–Култук иностранным подрядчикам. Согласно закону 21 июня 1910 г. «Об установлении в пределах Приамурского генерал-губернаторства и Забайкальской области, Иркутского генерал-губернаторства некоторых ограничений для лиц, состоящих в иностранном подданстве»²⁹³ и до введения в действие общего иммиграционного Закона и установления денежного налога с проживающих в перечисленных генерал-губернаторствах иностранцев, Совету министров было предоставлено право допускать в указанных местностях наём на срочные работы лиц, «состоящих в иностранном подданстве, в том случае, если окажется невозможным провести сии работы, исключительно при помощи лиц русского подданства»²⁹⁴.

²⁹⁰ Романов Н.С. Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. Иркутск, 1994. С. 190.

²⁹¹ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1914. 15 апреля. № 11.

²⁹² Материалы по обследованию железных дорог: Забайкальская железная дорога. СПб., 1913. С. 355.

²⁹³ ПСЗ. 3-е издание. Т. 3. № 33858; Собр. узак. и расп. правительства. № 98. СПб., 1910. С. 240.

²⁹⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 596. Ч. 3. Л. 88.

Министр путей сообщения внёс предложение начальника работ по сооружению второго пути на утверждение в Совет министров с тем, чтобы сдавать работы по постройке тоннелей, каменных искусственных сооружений и иных устройств, требующих значительных каменных работ или применения железобетонных конструкций, предпринимателям-иностранцам: итальянцам, французам, швейцарцам, австрийцам, грекам, с предоставлением им права нанимать в качестве рабочих и лиц, наблюдающих за работами также итальянцев, французов и т. д. Правительство поддержало ходатайство министра путей сообщения, и поэтому на участке Байкал–Култук успешно работали иностранные специалисты²⁹⁵.

Китайская рабочая сила использовалась в этот период на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока нелегально. Работали китайцы на Забайкальской железной дороге, в том числе и на её Кругобайкальском участке. Чтобы заполнить вакансии в 1916 г. на Забайкальскую железную дорогу требовалось около трёх тысяч китайцев. Министр путей сообщения просил Совет министров рассмотреть этот вопрос. Особым журналом Совета министров, утверждённым 15 марта 1916 г. «О допущении применении труда китайцев на различных работах в районе между озером Байкал и рекой Волга с изъятием 25 вёрстной полосы по обе стороны Сибирской железной дороги и Троицкой железной дороги» применение китайского труда было разрешено²⁹⁶.

Для перевозки китайских рабочих были разработаны особые правила, но применялись и правила для перевозки переселенцев. Перед отправкой старосте взамен паспортов, подлежащих изъятию и пересылке на место работы, выдавалось одно проходное свидетельство с перечислением рабочих и указанием места работы. О времени отправки партии ставилось в известность губернское начальство и врачебно-продовольственные пункты по пути следования. Вагоны наполнялись, а поезда формировались так, чтобы и в первом и во втором случаях все рабочие ехали в одно место. Поезд по Китайской Восточной железной дороге сопровождался агентом дороги, а далее по русской территории – агентом Пересе-

²⁹⁵ Там же, л. 88 об.

²⁹⁶ РГИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 758. Л. 2.

ленческого управления. Санитарный надзор возлагался на местные органы, заведовавшие переселенческим движением под общим руководством Иркутского генерал-губернатора (по водным и грунтовым путям – на земские учреждения). По согласованию с Иркутским генерал-губернатором, Правлением Китайской Восточной железной дороги и начальником санитарной и эвакуационной части китайским рабочим делались прививки²⁹⁷.

На местах китайские рабочие зарекомендовали себя с лучшей стороны. Так, начальник второго участка (станция Байкал–Култук) службы пути железной дороги М.Н. Пестерево в середине декабря 1917 г. в рапорте сообщал, что солдаты, которые несли службу на некоторых постах по охране мостов и тоннелей предъявляли настойчивые требования некоторым дорожным мастерам рассчитать китайцев, а их взять на работу. Однако М.Н. Пестерево считал, что «китайские рабочие более надёжны, чем солдаты в смысле полного и беспрекословного подчинения выхода на работу... Кроме того, никому из солдат я в работах не отказывал и не отказываю, предлагая становиться на хозяйственную заготовку дров за 30 руб. кубическая сажень»²⁹⁸. На 7 марта 1918 г. на Забайкальской железной дороге в Службе пути трудилось 826 китайских рабочих. В том числе на Кругобайкальском участке между станциями Байкал и Култук – 200 человек, между станциями Култук–Выдрино – 54 человека, Выдрино–Мысовая – 74 человека²⁹⁹.

На строительстве второго пути дороги работали итальянцы. Об этом свидетельствует архивное дело, в котором говорится, что 1 июля 1911 г. итальянский посол при высочайшем дворе уведомил Министерство иностранных дел России, что к нему обратились с ходатайством итальянские подданные Джулио и Джiovанни Флореани, работавшие рядчиками на участке между Иркутском и Читой, которые не могли получить окончательный расчёт³⁰⁰.

На Головном участке Амурской железной дороги, который в 1920 г. вошёл в состав Читинской железной дороги, в связи с войной началась переписка о расчё-

²⁹⁷ ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 196. Л. 173 об.

²⁹⁸ Там же.

²⁹⁹ Там же, л. 316, 320.

³⁰⁰ АВПРИ. Ф. Тихоокеанский стол. Оп. 487. Д. 565. Л. 2.

те с германским и австрийским подданным и фирмами. Платежи подлежали возврату. Залоги надлежало задерживать впредь до особого распоряжения, если это вызвало прекращение поставки предметов, необходимых для дороги, следовало телеграфировать в Управление по сооружению железных дорог для получения указаний³⁰¹. В дополнение к предписанию от 14 августа 1914 г. Управление уведомляло, что платежи заграничным фирмам, имевшим отделения или представителей в России, а равно германским и австрийским поставщикам, проживавшим в России, задерживать не следовало. Выяснение, какие агенты попадали под приведённые указания, возлагалось на Управление работ³⁰².

Попали на строительство Амурской железной дороги и военнопленные. К примеру, командир 719-й пешей Уфимской дружины государственного ополчения в рапорте доносил, что согласно предписанию от 28 июля 1915 г. за № 1422 им даны рабочие подрядчику Гладштейну на работу, на станцию Ксеновская Амурской железной дороги, из числа военнопленных Германской армии: немцев евангелистов – 27 человек и немцев католиков – три человека³⁰³. 24 сентября 1915 г. на станции Ксеновская Амурской дороги у подрядчика Гладштейна работало 18 немцев³⁰⁴. Из Сретенского гарнизона в июне 1915 г. на станцию Бушулей Амурской железной дороги отпустили 250 военнопленных для выполнения работ по землеустройству. В Сретенскую строительную комиссию направили 375 военнопленных. В гарнизоне осталось трудоспособных 27 румын, 26 славян, 1070 турок³⁰⁵. На каменных работах на Амурской железной дороге из Нерчинского гарнизона работало в феврале 1916 г. немцев Германской армии 13 человек, евреев пять человек, Австрийской армии немцев 28 человек, венгров 72 человека³⁰⁶. Бежали с работ на Амурской железной дороге в апреле 1916 г. со станции Могоча венгр рядовой Иштван Гурский, со станции Архара венгр рядовой Эвген Кацерз.

³⁰¹ РГИА. Ф. 292. Оп. 9. Д. 92. Л. 5.

³⁰² Там же, л. 10.

³⁰³ РГВИА. Ф. 1529. Оп. 1. Д. 132. Л. 221.

³⁰⁴ Там же, л. 321.

³⁰⁵ РГВИА. Ф. 1529. Оп. 1. Д. 155. Л. 43.

³⁰⁶ РГВИА. Ф. 1529. Оп. 1. Д. 141. Л. 143.

Всего из Сретенского гарнизона бежало 19 человек³⁰⁷. Начальник Читинского гарнизона полковник Орлов сообщал, что Управление Амурской железной дороги нерегулярно оплачивало труд военнопленных³⁰⁸.

Работавшие иностранные подданные на железных дорогах находились в поле зрения жандармской полиции. В Иркутской губернии по агентурным данным некоторые из иностранцев фотографировали железнодорожные сооружения. По составленным спискам у граждан были проведены обыски. Были также сведения о сборе иностранцами сведений о мобилизации и передвижении войск. Все эти факты не оставлялись без последствий. Часть иностранных граждан была задержана, а когда выпущена, за ними установили негласную слежку и запрещали жить в полосе отчуждения железной дороги, а часть иностранных подданных была выслана на север губернии³⁰⁹.

16 марта 1917 г. начальники казённых железных дорог получили указание, как действовать в исторический момент. На дорогах существовали Советы Управлений, куда входили руководители дороги, представители Министерства финансов и Государственного контроля. Поскольку вопрос об их упразднении ещё не был решён окончательно, то срочные дела, не терпевшие отлагательства, подлежало решать единоличной властью, дела же несрочного характера, а также рассмотрение смет и отчётов предлагалось проводить в прежнем порядке через Советы Управления дорог. В конце марта была разрешена выдача единовременных пособий служащим и рабочим железных дорог. Для паровозных и поездных бригад выплаты составляли среднемесячный заработок³¹⁰.

Создавшееся на востоке положение требовало внимательного отношения к перевозке войск. Служащие Забайкальской железной дороги встречались с жестоким поведением со стороны проезжавших солдат, которое заключалось в управлении движением, надругательстве, избиениях и угрозах убийства. Н.С. Зурабов

³⁰⁷ РГВИА. Ф. 1529. Оп. 1. Д. 160. Л. 828–830.

³⁰⁸ РГВИА. Ф. 1529. Оп. 1. Д. 197. Л. 128.

³⁰⁹ Ануфриев А.В. Австро-венгерские военнопленные в Иркутске в годы первой мировой войны (по фондам ГАИО) // Иркутску 350 лет – история и современность: Мат. Всероссийской научно-практ. конф. «Сибиряковские чтения» 12–13 октября 2011 г. Иркутск, 2011. С. 163.

³¹⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 40. Д. 2119а. Л.7, 64.

телеграммой 1 января 1918 г. по всей дороге потребовал, чтобы начальники станций не отправляли воинские поезда без нарядов от Забайкальской дороги и без надёжного конвоя из строевых частей по всему пути следования³¹¹. В приложение 5 приводятся действовавшие остановочные пункты дороги в 1918 г.

Эту проблему решал и Главный дорожный комитет, сместивший с должности Н.С. Зурабова и взявший власть на дороге в свои руки. Продолжали поступать телеграммы о том, что казаки различных частей производили аресты комитетов и агентов дороги и устанавливали охрану помимо железнодорожников, что передвижением войск командовали неизвестные лица и по дороге проходили эшелоны с никому неизвестной целью. Главный дорожный комитет просил начальников станций отправлять воинские поезда вслед за пассажирскими, а обгон пассажирскими поездами воинских приурочить на больших станциях, где имелись боевые дружины и воинские команды³¹².

Отсутствие квалифицированных кадров и слабая дисциплина на дороге не позволяли ремонтировать паровозы в нормативные сроки. Для решения этой проблемы на Забайкальской железной дороге исполнявший дела начальника дороги Х.А. Фёдоров и доверенные начальника военно-полевых сообщений японских войск генерал-лейтенант Такеучи, капитан М. Усизима и поручик К. Хориэ 6 января 1918 г. заключили соглашение (Приложение 4)³¹³ о предоставлении своих специалистов для оказания помощи по ремонту паровозов, чтобы увеличить провозную способность дороги, имевшую большое значение для японских войск. Однако, 9 января 1918 г., со станции Оловянная сообщили, что работа японцев малопродуктивна. Слесари не были знакомы с конструкцией паровозов. Дело осложнялось отсутствием переводчиков и требованием японцев о изоляции их от русских. Эти требования не позволяли выполнить план по ремонту паровозов в указанные сроки, так как только совместная работа давала результаты³¹⁴.

³¹¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 92 Д. 175. Л. 1–2.

³¹² Там же, л. 3–4, 5, 26.

³¹³ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 1. Д. 30. Л. 21–21 об.

³¹⁴ Там же, л. 32.

25 февраля 1918 г. в заседании 2-го Чрезвычайного съезда делегатов профессионально-политического союза мастеровых рабочих и служащих Забайкальской железной дороги, в котором участвовало 86 делегатов³¹⁵ было утверждено «Положение об Управлении Забайкальской железной дорогой»³¹⁶. Ведение железнодорожного хозяйства, организация администрации и организация труда совместно с профессиональными железнодорожными секциями, все это принадлежало власти, осуществляемой Советами железнодорожных депутатов и их исполнительными Комитетами³¹⁷.

Для ведения железнодорожного дела в хозяйственном и административно-техническом отношении, в пределах Забайкальской железной дороги был образован Дорожный совет железнодорожных депутатов, избираемый от каждого избирательного района дороги в количестве одного человека на 500 железнодорожников. Избирательных районов на дороге было девять, в том числе Байкальская железнодорожная переправа. Дорожный совет должен был собираться не реже одного раза в три месяца. Для выполнения Постановлений Дорожного совета избрали Главный исполнительный комитет в количестве 19 человек. 25 апреля 1918 г. вышло распоряжение Главного исполнительного комитета железнодорожных депутатов Забайкальской железной дороги об утверждении коллегии из числа Главного комитета для управления Забайкальской железной дорогой³¹⁸.

С середины 1918 г. ситуация в Сибири и Забайкалье менялась не в пользу большевиков. Народному комиссару путей сообщения из Иркутска сообщили, что скопление «контрреволюционного офицерства» на востоке принимало размер опасной связи с «семёновщиной»³¹⁹. 8 мая 1918 г. Председатель Главного дорожного комитета Сухомлинов сообщал, что Забайкальская железная дорога находилась в чрезвычайном положении, так как настроение контрреволюционных сил приняло крайне угрожающий характер не только для Забайкальской железной до-

³¹⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 92 Д. 175. Л. 60.

³¹⁶ Там же, л. 156.

³¹⁷ Там же.

³¹⁸ Там же, л. 156, 172.

³¹⁹ Там же, л. 19.

роги, но и всей Сибири. Движение поездов прекратилось. Все служащие Сибирской железной дороги и их семьи эвакуированы на Забайкальскую дорогу. Вследствие полного прекращения сообщения с Маньчжурией из-за крайне слабой провозной способности Амурской дорог, занятой при этом вывозом грузов из Владивостока, и вследствие того, что Уссурийская железная дорога находилась в аренде Китайской Восточной дороги и подчинялась генерал Д.Л. Хорвату, продовольственный вопрос на Забайкальской дороге с каждым днём всё более и более обострялся. Главный дорожный комитет просил не присылать на Забайкальскую дорогу эвакуированных с других дорог железнодорожников. 21 мая нарком путей сообщения В.И. Невский предложил председателю Центросибири Н.Н. Яковлеву установить строгий контроль документов у всех пассажиров, ехавших на восток³²⁰.

В июле 1918 г., отступая, большевики увели с собой почти весь подвижной состав и байкальский флот. В депо Иркутска после ухода советских сил остался только один маневровый паровоз, на станции Байкал – 67 вагонов³²¹.

В разрушении Забайкальской железной дороги участвовали белые, красные и иностранные войска. Сводная ведомость убытков, понесённых Забайкальской железной дорогой в границах 1900 г. (прямые убытки в золотых рублях и ценах 1924 г.) выглядела так: по службе пути 2 080 289 руб., по службе тяги 4 170 629 руб., по службе эксплуатации 39 162 374 руб., по коммерческой службе 4 683 284 руб., по службе связи 72 606 руб., по хозяйственно-материальной службе 561 049. Всего на сумму 50 750 573 руб.³²² Для сравнения всего по 27 железным дорогам СССР в сводной ведомости убытков была указана сумма 678 612 353 руб.³²³

В 1924 г. на железных дорогах начали подсчёт разрушений и убытков, полученных при боевых действиях. По распоряжению Управлений дорог руководи-

³²⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 92 Д. 175. Л. 13, 18.

³²¹ Железнодорожник-кооператор. 1918. № 17–18. С. 15.

³²² Никифорова Н.В. Убытки на Забайкальской железной дороге от интервенции в годы гражданской войны // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2018. Т. 2. С. 559.

³²³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 67. Л. 159 об.–160.

телями железнодорожных предприятий, участков пути, на основе расспросных сведений очевидцев происшествий составлялись акты и протоколы³²⁴.

6 февраля 1925 г. Иркутский губернский финансовый отдел представил в Общее управление Народного комиссариата финансов сводную ведомость убытков от интервенции на линии от Красноярска до Танхоя в сумме 46 346 513 руб. 94 коп.³²⁵ Выполнение работы проходило, согласно распоряжению из центра, секретно³²⁶ и как показывают архивные документы с особой тщательностью³²⁷.

На Забайкальской железной дороге в 1918 г. было разрушено 13 мостов³²⁸, а также тоннель № 39 со стороны станции Мысовая (ущерб от разрушения – 21 626 руб. 40 коп.)³²⁹. Иногда мосты подвергались разрушению неоднократно, к примеру, в июне 1918 г. войска атамана Г.М. Семёнова разрушили металлический мост через реку Онон на 1211 версте, ранее подорванному красными³³⁰, а в октябре 1920 г. каппелевцы взорвали две железные фермы по 40 саженьей этого же моста³³¹.

В ведомость убытков Забайкальской железной дороги внесены следующие факты. При взрыве и отступлении большевиков 16 июля 1918 г. на станции Байкал сгорел инвентарь станции. 30 июля 1918 г. при взрыве и пожаре на станции Байкал из депо пропали инструменты³³². Во время взрыва вагона со взрывчаткой на станции Байкал на расстоянии 10 вёрст во всех путевых и других зданиях полопались стёкла общим количеством 1 500 штук на сумму 184 руб. 50 коп.³³³ 9 января 1920 г. в 11 часов дня на станции Байкал при разоружении отряда из войск Г.М. Семёнова чехами взрывом гранаты был разрушен до основания вагон³³⁴. В июле 1918 г. на 63 версте (перед станцией Байкал) был пущен под откос товарный

³²⁴ Там же, л. 98.

³²⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 8. Л. 1–16.

³²⁶ Там же; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 557.

³²⁷ Там же.

³²⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 1190. Л. 45; Оп. 56. Д. 30. Л. 110.

³²⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 30. Л. 147 об.

³³⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 92 Д. 175. Л. 23.

³³¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 15. Л. 108 об.

³³² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 30. Л. 257, 258.

³³³ Там же, л. 148.

³³⁴ Там же, л. 164.

состав (разбито 17 вагонов). На станции Култук во время отступления Красной Армии с 19 по 20 июля 1918 г. не оказалось предметов на сумму 31 964 руб. 32 коп.³³⁵ На 6-м участке тяги шесть паровозов, прибывшие с чехословацкими и семёновскими войсками в период 1918–1920 гг. в оказались в нерабочем состоянии³³⁶. На станции Утулик повреждены: водогрейка, здание вокзала, жилой дом и здание школы³³⁷. У станции Танхой при боевом столкновении уничтожены паровозы, вагоны и полуказарма, а в железнодорожной школе и общежитии во время отступления Красной Армии 16 августа 1918 г. оказались разбитыми и исчезнувшими предметы на сумму 257 руб. 72 коп.³³⁸

На перегонах Танхой–Кедровая, Кедровая–Выдрино, Слюдянка–Култук уничтожена телеграфная линия³³⁹. При отступлении советских войск был взят инвентарь телеграфа станции Слюдянка³⁴⁰ аппараты Морзе, как и на станциях Мурино³⁴¹, Выдрино³⁴², Переёмная³⁴³ и Мысовая³⁴⁴. При отходе солдат охраны белой армии с моста через речку Выдриная был захвачен поездной фонопор системы Лоренца с батареей из 400 элементов питания «Геркулес»³⁴⁵. На участке между станциями Иркутск и Иннокентьевская была испорчена телефонная линия, увезён и повреждён инвентарь и электроприборы³⁴⁶.

По врачебному участку со станции Иннокентьевская красные в 1918 г. увезли вагон с медицинским инвентарём³⁴⁷. С Иннокентьевской со вспомогательного санитарного поезда при отступлении советских войск взяты самовар, чайник,

³³⁵ Там же, л. 166.

³³⁶ Там же, л. 165.

³³⁷ Там же, л. 148.

³³⁸ Там же, л. 109; За здоровый транспорт. 1935. 7 ноября. (Многотиражка. Депо Иркутск-Сортировочный).

³³⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 64. Л. 148.

³⁴⁰ Там же, л. 165.

³⁴¹ Там же, л. 166.

³⁴² Там же, л. 167.

³⁴³ Там же, л. 168.

³⁴⁴ Там же, л. 173.

³⁴⁵ Там же, л. 190.

³⁴⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 8. Л. 1–16; Никифорова Н.В. Убытки на Забайкальской железной дороге от интервенции в годы гражданской войны // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2018. Т. 2. С. 557.

³⁴⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 64. Л. 245.

кружки, ложки³⁴⁸. Из медицинских учреждений похищено большое количество медикаментов³⁴⁹. Ведомость имущества больницы, расхищенного в период отступления от станции Зилово советских войск, содержала 225 пунктов, таких как: вёдра, иконы, шприцы, умывальники, посуда, мясо, картофель³⁵⁰. Ведомость расхищенного имущества и инвентаря по службе тяги, во время нахождения интервентов на станции Оловянная состояла из 508 пунктов³⁵¹.

При отступлении белых войск подорваны паровые машины на водокачках станций Куэнга, Бянкино, часть инвентаря и инструментов увезены³⁵². Водоснабжение было повреждено также на станциях Онохой, Петровский Завод, Баляга, Толбага, Бурятская, Могойтуй., Бырка, Хадабулак, Борзя, Соктуй, Харанор, Даурия, Шарасун. Были испорчены котлы, насосы, баки, гидравлические колонки, гидравлические клапаны³⁵³. Японское командование на станции Шилка захватило и не вернуло состав из санитарного вагона-теплушки, платформы, полувагона, двух теплушек³⁵⁴. По Верхнеудинскому участку службы тяги при отступлении большевиков похищены бытовые предметы, такие как наволочки для подушек, одеяла байховые, пилы, паяльники, ножницы и др.³⁵⁵.

На станции Оловянная белыми войсками в мае-июне 1918 г. сожжены: жилой дом со службами, барак, сарай, ледник, помойная яма, туалет, продовольственный пункт. На станции Бырка каппелевцы в октябре 1920 г. разобрали до основания и увезли баню, туалет, пакгауз, водогрейку. Попортили взрывом здания двух водокачек, а на станции Хадабулак разобрали до основания и увезли пакгауз, попортили взрывом две водокачки³⁵⁶. На станциях Новоильинск, Ильинск и Онохой были повреждены или уничтожены вокзалы³⁵⁷.

³⁴⁸ Там же, л. 249.

³⁴⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 8. Л. 1–16.

³⁵⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 15. Л. 1–4 об.

³⁵¹ Там же, д. 66–74.

³⁵² Там же, л. 57.

³⁵³ Там же, л. 56.

³⁵⁴ Там же, л. 63.

³⁵⁵ Там же, л. 60.

³⁵⁶ Там же, л. 108 об.

³⁵⁷ Там же, л. 146.

В ведомость убытков также внесли перевозки по Забайкальской железной дороге штабов чехословацких, американских, французских, английских, польских, датских, румынских, сербских войск, представителей Международного венгерского и германского Красного Креста. В поездах ехало итальянское, латышское, сербо-хорвато-словенское, чешское, японское, югославское и шведское командование. Всего на сумму 4 683 284 руб. 38 коп.³⁵⁸ (Приложение б).

После ухода большевиков была образована комиссия по увольнению тех, кто работал с ними, что негативно отразилось на работе дороги. В приказе объявлялись фамилии 1379 человек, «проявивших активную деятельность в большевизме»³⁵⁹.

События первой половины 1918 г. показали, что выборные делегаты на съезде провели решение о коллегиальном управлении дорогой. Но такая форма управления не смогла существовать долго. После прибытия армии А.В. Колчака, а затем и после прихода Советов произошёл возврат к прежней форме управления, основанной на единоначалии.

Таким образом, Забайкальская железная дорога в течение 1918–1920 гг. как часть Транссибирской магистрали потеряла своё значение и превратилась в плацдарм боевых действий между красными войсками и белой армией и интервентами. Деревянные мосты были сожжены, железные взорваны. Кроме того, как было показано выше, уничтожено большое количество пассажирских зданий, водокачек, жилых домов, увезено разного рода имущества, опустошены материальные и топливные склады. Вагоны и паровозы в большом количестве приведены в негодность. Все станции и разъезды были «забиты» разрушенным подвижным составом. На перегонах лежала масса опрокинутых и сожжённых паровозов и вагонов. Ощущался острый недостаток самых необходимых материалов.

Тяжёлое положение Забайкальской железной дороги усугублялось низким уровнем служебной дисциплины, главным образом потому, что старый опытный командный состав не мог работать в новых условиях или ушёл с линейных адми-

³⁵⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 8. Л. 18; Никифорова Н.В. Указ. соч. С 559.

³⁵⁹ Кулехов А.Д. Памятные годы. М., 1957. С. 75.

нистративных постов, а если остался, то не имел авторитета у новой власти и рабочих. У новых же администраторов не было ни знаний, ни опыта. Требовались усилия для нормальной работы транспорта. Восстановление железнодорожного транспорта в Забайкалье началось позже, чем в других районах, только через два года после советизации Дальнего Востока.

Возвращаясь к итогам работы дороги в период Первой мировой войны, следует подчеркнуть, что события не остановили жизнь на дороге. В этот период был уложен второй путь по всей линии магистрали. Между тем, перевозки, согласно требованиям военного времени, техническое оснащение, кадровый вопрос, тяжёлая экономическая жизнь железнодорожников – вот неполный список проблем, с которыми пришлось столкнуться на Забайкальской железной дороге с 1914 по 1918 гг. Как и в Русско-японскую войну, политические события в стране повлияли на работу железной дороги.

2.3. Решение кадрового вопроса и социально-экономических проблем в досоветский период

Подбор добросовестных и обученных рабочих и служащих на Забайкальской железной дороге составлял одну из главнейших и самых трудновыполнимых задач Управления. Контингент высших и средних агентов дороги прибыл на службу дороги из других регионов, низшие же служащие набирались частично из местного населения, частично из поселенцев и ссыльных. Забайкалье не привлекало добровольных переселенцев, а потому рабочие и служащие представляли непостоянный штат, стремившийся переменить место и уехать, несмотря на ущерб в материальном и служебном отношении. Насколько мало удовлетворяли железнодорожных служащих оклады в Забайкалье, видно из рапорта начальника дороги. Он отмечал случаи, когда служащий в должности начальника станции с

годовым окладом в 1200 руб., охотно перешёл на дорогу в Европейскую Россию на низшую должность с окладом в 480 руб., главный кондуктор с окладом в 600 руб. в год, уходил на должность тормозильщика с окладом в 300 – 360 руб.³⁶⁰

Если обратить внимание на количество увольнений за несколько лет, то по данным пенсионного отдела представляется следующая картина: в 1900 г. уволены 551 человек, 1901 г. – 2601, 1902 г. – 2365, 1903 г. – 2009, 1904 г. – 1155, 1905 г. – 1436, 1906 г. – 3705, 1907 г. – 3313, 1908 г. – 2857 человек³⁶¹. Сменяемость свидетельствовала о том, что люди нисколько не дорожили службой.

Начальник Забайкальской железной дороги предлагал обратить внимание Министерства путей сообщения на улучшение положения служащих путём увеличения окладов. Это важно особенно потому, что многие служащие тратили половину своего жалования на съёмную квартиру. Вследствие этого Управлению дороги приходилось удерживать их ценой некоторых льгот, не соответствующих министерским циркулярам.

Одним из решений кадровой проблемы считалась подготовка квалифицированных рабочих. Отсутствие курсов и школ на Забайкальской железной дороге для подготовки лиц, изъявивших желание занять должность на железной дороге, зачастую вынуждало Управление дорог принимать на службу людей, которые не были знакомы с железнодорожной службой или лишь только поверхностно, что весьма вредно отражалось на общем деле. В целях устранения подобных явлений, приказом от 4 января 1913 г.³⁶², вводился особый порядок приёма лиц для изучения железнодорожной службы: молодым людям (преимущественно детям служащих), с образовательным цензом не ниже сельского училища, удовлетворяющим медицинским требованиям, с видом на жительство, от 20 до 27 лет, предоставлялось право самостоятельно изучать железнодорожную службу на станциях. Проверка знаний проводилась комиссией, экзаменационный лист прилагался к документам для определения на службу. Руководство дороги стремилось трудоустро-

³⁶⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 169.

³⁶¹ Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1914. 8 мая. № 15. С. 1.

³⁶² Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. 22 февраля. № 8. С. 6.

ить подобных учеников, в том числе, замещая больных, ушедших в отпуск и отстранённых агентов, либо командировало для работы на другие отделениях³⁶³.

Решением вопроса о подготовке кадров на дороге стало организация специальных классов, курсов, открытие технической школы. Так телеграфистов готовили в телеграфных школах на станциях Иркутск и Чита, – весовщиков и помощников начальников разъездов – в Иркутске, рабочих по службе тяги и пути – в технических классах в Чите³⁶⁴. Специальных учебных заведений и курсов по подготовке токарей и слесарей не имелось, поэтому они привлекались с других районов³⁶⁵. Комплектование мастеровых и рабочих Читинских мастерских шло за счёт мастеровых из Европейской России. При дальнейшем развитии движения на дороге и при расширении мастерских увеличение количества мастеровых производилось исключительно на местах в основном из числа бывших строителей дороги.

В деле эксплуатации железных дорог наряду с кадровым вопросом, остро стоял вопрос улучшения быта рабочих и служащих. Управление дороги принимало меры к тому, чтобы железнодорожники «крепко держались за свои места». Недорогое и хорошее жилое помещение способствовало «прикреплению» к месту³⁶⁶. В первые годы эксплуатации дороги положение с жилыми помещениями было крайне тяжёлым. Помещения были тесны, не отвечали требованиям гигиены. Многие служащие жили в товарных вагонах. Для мастеровых и служащих на станции Чита строители дороги построили посёлок из 70 отдельно стоящих домов общей площадью 1587 кв. саженей. Дома были двух типов: из четырёх квартир, каждая из которых состояла из комнаты и кухни и двух квартир. Каждая квартира имела площадь до 42 кв. м. Эти квартиры предназначались для людей с высоким заработком³⁶⁷. Эксплуатационное Управление расширило посёлок ещё на 700 кв.

³⁶³ Жизнь на Дальнем Востоке. 1913. 22 февраля. № 8. С. 6.

³⁶⁴ Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910. Иркутск, 1910. С. 306.

³⁶⁵ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 167 об.; Вестник Забайкальской железной дороги. 1912. 28 января. № 4. С. 8; Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 9 об.

³⁶⁶ Никифорова Н.В. Квартирный вопрос на Забайкальской железной дороге в первые годы эксплуатации // Культура. Наука. Образование. 2018. – № 1 (46). С. 75.

³⁶⁷ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 132. Л. 210.

саженей. В итоге потребность дороги на станции Чита в дешёвом и отвечающим санитарным нормам жилье была удовлетворена. Но жилых помещений на линии и других станциях было недостаточно. Начальник Забайкальской железной дороги в рапорте 1904 г. указывал на недостаток в 1087 кв. саженей жилья³⁶⁸.

31 января 1903 г. высочайше утверждены «Правила частного строительства служащих на Сибирской, Забайкальской и Уссурийской железных дорогах»³⁶⁹. К ним прилагалась «Инструкция о порядке и условиях отвода участков на казённых землях для возведения построек служащими», утверждённая министром путей сообщения 18 апреля 1903 г. «Правила» и «Инструкция» введены на Забайкальской железной дороге приказом от 20 февраля 1905 г., и к этому времени были разбиты посёлки по утверждённым планам. Затем «Правила» были распространены на существовавшие уже посёлки и единичные постройки служащих, возведённые на малых станциях, где основание посёлков не предполагалось. «Правила» предусматривали: «1. Выделение участков размером не более 300 кв. саженей в полосе отчуждения или на землях, приобретаемых дорогой. 2. Плату за пользование не менее 1 коп. за кв. сажень в год. 3. Запрещение передачи построек другим лицам, кроме служащих той же дороги, не иначе как на снос (но для этого необходимо было разрешение начальника дороги). 4. Выдачу ссуды деньгами или строительными материалами на 18 лет из расчёта 4 % годовых и в размере 75 % от стоимости постройки»³⁷⁰.

В 1912 г. недостаток помещений, в наименьшем случае, по каждой станции, оценивался в 3 574 кв. саженей³⁷¹. Для строительства такого количества домов со службами требовался кредит в 2 162 498 руб.³⁷² Для решения проблемы предлага-

³⁶⁸ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 161 об.; Материалы Комитета Сибирской железной дороги. [СПб.], 1902. Т. 25. Л. 160 об.; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 77.

³⁶⁹ ПСЗ. 3-е изд. Т. 23. № 22476; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 76.

³⁷⁰ Домостроительство на Забайкальской дороге // Вестник Забайкальской железной дороги. 1912. 7 апреля. №14. С. 160; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 81.

³⁷¹ Материалы по обследованию железных дорог. Забайкальская ж. д. СПб., 1913. Вып. 95. С. 2.

³⁷² Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 79.

лось перенести дома (стоимость переноса на 125 руб. дешевле нового строительства), где числился излишек на станции с нехваткой жилья³⁷³.

Управление Забайкальской железной дороги поощряло служащих, строивших частные дома. Но, на линии руководители старались поселить служащих в казённые квартиры. Однако, квартиры распределялись не по численности семьи, а соразмерно жалованию служащего, и порой семья из семи человек размещалась в квартире площадью в три квадратных сажени, так как зарплата работника была 30 руб. в месяц³⁷⁴. Нелепость в распределении квартир усугублялась вопросом обеспечения семьи водой, которой полагалось по три ведра на комнату. Жившие далеко от воды служащие вынуждены были «приплачивать» за воду к квартирной плате³⁷⁵.

Казённые квартиры для рабочих строили по типу казарм с общим двором, погребом, кладовой, туалетом. Однако, многие с окладом 30–40 руб. отказывались жить в казармах, а арендовали квартиры за 7–8 руб.³⁷⁶. На частной квартире рабочие и служащие имели возможность заниматься ремеслом и держать домашний скот, что в казённых домах запрещалось³⁷⁷. Что касается путевых построек, на Забайкальской дороге длина сторожевого обхода составляла 3,5–4 версты, и рабочие в основном были обеспечены жильём.

Комитет Сибирской железной дороги разрешил министру путей сообщения «для приобретения земельных участков под жилищную застройку, на благоустройство посёлков и для выдачи ссуд образовать специальный оборотный фонд в сумме 800 тыс. руб.»³⁷⁸ МПС предлагало каждому желавшему иметь жильё в собственности, предоставлять это право с отведением участка земли за пределами полосы отчуждения. Между тем, Министерство финансов и Государственный

³⁷³ Материалы по обследованию железных дорог. Забайкальская ж. д. СПб., 1913. Вып. 95. С. 3.; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 80.

³⁷⁴ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 79.

³⁷⁵ Думы Забайкалья. 1912. 26 июля.

³⁷⁶ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 80.

³⁷⁷ Там же.

³⁷⁸ Там же.

контроль не признали возможным допустить переход отведённых железнодорожным служащим и возведённых на них постройках в полную собственность³⁷⁹.

В 1907 г. началось узаконение посёлков. Домовладельцы согласились платить аренду за землю. 17 ноября 1911 года вышел приказ, поделивший всех жильцов на категории: «Самовольщики», согласные оплачивать аренду, Домостроители (работающие на железной дороге), платившие аренду и «Захватчики-самовольщики» (не служившие на дороге), отказавшиеся платить аренду, с выселением в судебном порядке³⁸⁰.

Вопрос о заработной плате, как показателе уровня материального положения железнодорожников был одним из непростых. Для рабочих действовали три вида заработной платы: для постоянно-штатных, для постоянно-подённых и для временных³⁸¹.

Исследователь Б.И. Земеров, внёсший значительный вклад в изучение материального положения железнодорожников Сибири, в своих работах неоднократно приводил сведения по Забайкальской железной дороге³⁸², следовательно, мы коснёмся неисследованного периода. К 1917 г. большинство железнодорожников имело месячное жалование. Подённую плату получали 790 человек из 3 841 человек. Руководство дороги в документах различало служащих от рабочих по виду оплаты труда. Так, получавшие подённую плату, считались рабочими, месячный оклад – служащими, хотя они принадлежали к тем же профессиям, что и рабочие. Подённые рабочие различных специальностей депо получали от 70 коп. до 3 руб.

³⁷⁹ Материалы Комитета Сибирской железной дороги. [СПб.], 1902. Т. 25. Л. 160 об.; Никифорова Н.В. Там же.

³⁸⁰ Домостроительство на Забайкальской дороге // Вестник Забайкальской железной дороги. 1912. 7 апреля. № 14. С. 2; Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 80.

³⁸¹ Никифорова Н.В. Положение рабочих и служащих Забайкальской железной дороги к 1917 г. на примере заработной платы // Проблемы соц.-экон. развития Сибири. 2017. № 2 (28). С. 114.

³⁸² Земеров Б.И. Реальная заработная плата рабочих и служащих на железных дорогах Сибири (1895–1917 гг.) // Рабочие Сибири в период капитализма. Томск, 1979. С. 82, 92, 96; Никифорова Н.В. Там же.

50 коп. за рабочий день ³⁸³. Но крайние цифры встречались лишь в виде исключения³⁸⁴. Служащие в месяц зарабатывали от 25 до 70 руб.³⁸⁵

Приведём справку о месячном жаловании наиболее значимых по числу профессиональных групп. Женщины-сторожа получали от 10 руб. 40 коп. до 13 руб., младшие стрелочники, водогреи, сторожа, ламповщики, а также поломойки и подёнщицы – от 20 руб. до 27 руб. 50 коп., стражники – от 25 руб. до 35 руб., старшие стрелочники, ремонтные рабочие, сцепщики, чернорабочие, путевые сторожа – от 30 руб. до 39 руб., сторожа, привратники, рассыльные, телеграфные ученики и курьеры – от 33 руб. до 50 руб. Сравнительно высокое вознаграждение получали дорожные мастера и мастера в депо, слесари, чертёжники, артельщики, журналисты, старшие телеграфисты и начальники станций. Их заработок составлял от 75 руб. до 129 руб. в месяц³⁸⁶. Линейные служащие получали меньше, чем управленцы. В рассматриваемый период сторублёвое жалование для линейного служащего была недостижимая ступень благосостояния, а среди управленцев такое жалование было не редкость.

Иллюстрацией вышеназванного служат цифры о зарплате за 1916 г. 3245 человек, в том числе: мужчин – 3005, женщин – 223 и детей – 17 человек³⁸⁷ (Таблица 5).

Таблица 5. Размер заработной платы за 1916 г. на Забайкальской железной дороге

Заработок, руб. в месяц	Мужчины	Женщины	Дети
От 10 до 20	68	10	9
20–30	470	84	8
30–40	1284	10	–

³⁸³ Там же.

³⁸⁴ Там же.

³⁸⁵ Войтинский В. К вопросу о положении рабочих и служащих Забайкальской железной дороги // Известия общества потребителей служащих и рабочих Забайкальской железной дороги. Иркутск, 1917. № 2. С. 3.

³⁸⁶ Там же.

³⁸⁷ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 115.

40–50	209	16	–
50–60	212	21	–
60–70	216	22	–
70–80	90	19	–
80–90	96	10	–
90–100	98	2	–
100–140	224	22	–
Свыше 140	94	-	–

Составлено по: Войтинский В. К вопросу о положении рабочих и служащих Забайкальской железной дороги. 1917. № 2. С. 3.

Таким образом, если не считать 94 человек, получавших свыше 140 руб. в месяц и принадлежавших к «начальству», то для других мужчин среднее месячное жалование составляло 49 руб., женщин – 52 руб. в месяц, подростков – 20 руб.³⁸⁸ В Таблице 5 средняя зарплата женщин показана выше, чем у мужчин. Это объясняется тем, что мужчины в основном работали на линии, в то время как женщины занимали места в Управлении, Канцелярии, юрисконсультской части, школьном отделе. Соотношение оплаты труда мужчин и женщин мы видим в Таблице 6.

Таблица 6. Средний месячный заработок рабочих и служащих Забайкальской железной дороге по службам

Служба	Заработок женщин, руб.	Заработок мужчин, руб.
Главная бухгалтерия	60	94
Коммерческая	72	80
Тяги	83	97
Депо	22,5	50
Телеграф	62	79

³⁸⁸ Там же. С. 116

Пенсионная касса	77	88
1-й участок пути	46	52

Составлено по: Войтинский В. К вопросу о положении рабочих и служащих Забайкальской железной дороги. 1917. № 2. С. 3.

Неравенство в среднем заработке мужчин и женщин объясняется, тем что женщины чаще встречались в качестве квалифицированных работников.

В время Первой мировой войны заработок рабочих и служащих был увеличен. К осени 1916 г, повышение жалования у железнодорожников выразилось в следующих цифрах: у 94 человек на 15%, у 429 человек – на 20%, у 762 человек на 25% и у 2320 человек – на 30 %³⁸⁹. Среднее повышение для всех железнодорожных рабочих и служащих составило 27 %, вместе с тем весной 1916 г. у иркутских рабочих это число равнялось – 29 %, а у строителей – 77%³⁹⁰.

Большая часть зарплаты рабочих и служащих тратилась на покупку продуктов питания. В среднем в месяц требовалось: мяса – 15 кг, масла сливочного – 4 кг и постного – 2 кг, муки – 70 кг, картофеля – 80 кг, круп – 8 кг, сахара – 4 кг и кирпич чай. Такой набор продовольствия на Забайкальской дороге в 1910 г стоил 16 руб., в 1916 г. – 39 рублей³⁹¹. Оплата труда увеличилась в 1916 г. на 135%, а стоимость бюджетного набора на 166%³⁹². Следовательно, из вышеприведённых цифр можно сделать вывод, что у железнодорожников, в меньшей степени наблюдалось повышение заработка, таким образом их наиболее затронуло удорожание жизни.

Свои заработанные деньги рабочие и служащие Забайкальской железной дороги имели возможность потратить на продукты и предметы первой необходимости в лавках, магазинах и вагонах-лавках Общества потребителей служащих и рабочих. Первая лавка Общества была открыта в Чите ещё во время строительства дороги в 1899 г. Эксплуатационное управление, уступая требованиям железнодорожников организовать снабжение хотя бы на главных станциях, получила

³⁸⁹ Войтинский В. Указ. соч. С. 3

³⁹⁰ Никифорова Н.В. Указ. соч. С.116.

³⁹¹ Там же.

³⁹² Земеров Б.И. Указ. соч. С. 82, 92, 96.

кредит в 20 тыс. руб.³⁹³ Начальник дороги В.В. Оглоблин, заинтересованный в развитии Общества, предложил передать эти деньги на строительство новых магазинов, которые были и построены на станциях Хилок и Шилка. Содействие Управления дороги не ограничилось разрешением использовать вышеназванный кредит. Вскоре к этой сумме добавилась 13 тыс. руб. и, кроме того Обществу разрешено было, не уплачивая наличными деньгами за провоз, перевозить груз в кредит. Ко всему этому Управление дороги выдавало поставщикам Общества особые удостоверения, заменяющие векселя, которые Общество до утверждения Устава выдавать не имело права³⁹⁴.

С утверждением 27 августа 1904 г. Устава Общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги становится юридическим лицом³⁹⁵. На всех станциях, где имелись коренные и оборотные депо, мастерские, конторы участков пути, были открыты магазины. До 1904 г. было открыто 11 магазинов: в Иркутске, на станциях Мысовая, Верхнеудинск, Петровский Завод, Хилок, Могзон, Чита, Оловянная, Борзя, Шилка и Сретенск. Каждый из этих магазинов обслуживал участок от 120 до 150 вёрст³⁹⁶. Железнодорожники пользовались бесплатным проездом для поездок за продуктами, но, чтобы съездить за 100–150 вёрст и вернуться обратно, тратился рабочий день, а порой ещё ночь или часть другого дня. Чтобы устранить такие неудобства, были приняты открыты магазины на промежуточных станциях, чтобы уменьшить расстояния между торговыми пунктами: в Иркутске (в Глазково), в Маритуе, в Танхое, в Слюдянке, в Урульге, в Адриановской, в Иннокентьевской, в Татауровской даче и в селе Лиственичном³⁹⁷.

Последующим шагом стала организация продуктовых вагонов-лавок на линии. Вагон-лавка, прицепленный к поезду, ежемесячно объезжал свой участок,

³⁹³ Общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги: Обзор деятельности за период 1899–1916 гг. / Сост. Н. Люри. Иркутск, 1917. С. 6.; Никифорова Н.В. История Формирования и деятельности Общества потребителей рабочих и служащих на Забайкальской железной дороге // Проблемы соц.-экон. развития Сибири. 2016. № 2 (24). С. 105.

³⁹⁴ Никифорова Н.В. Указ. соч. С.105–106.

³⁹⁵ Там же, с. 106.

³⁹⁶ Там же, с. 107.

³⁹⁷ Общество потребителей служащих Забайкальской железной дороги: Обзор деятельности за период 1899–1916 гг. / Сост. Н. Люри. Иркутск, 1917. С. 11–15.

останавливаясь на станциях, где не было магазина и обеспечивал служащих всем необходимым. Количество и распределение этих вагонов менялось в разное время в зависимости от расписания движения поездов и других практических соображений. В 1916 г. на дороге имелось 10 вагонов-лавок, из которых девять распределялось довольно равномерно на участках восточнее Танхой, десятый же работал от Иркутска до станции Выдрино, т. е. на протяжении 200 вёрст и представлял собой целый поезд из пяти вагонов: служебного для пяти приказчиков и кладовщика, «мучного», «жирового», бакалейного и мануфактурного³⁹⁸.

От деятельности Забайкальской железной дороги зависел рост торговых оборотов Общества. Усиленное движение поездов при мобилизациях 1900 и 1904 гг., когда появлялись командированные с других дорог, увеличение строительных работ на дороге, когда пополнялся штат служащих и рабочих службы пути – все это увеличивало спрос товаров в магазинах Общества³⁹⁹.

В Министерстве путей сообщения считали, что после снабжения служащих продовольствием важным является, по условиям железнодорожной службы, необходимость предоставления детям возможности получать, хотя бы начальное образование. «Обучение детей должно составлять как бы вид добавочного содержания служащих, при том – подобно квартирному довольствию в редко населённых местностях – обязательно предоставляемого в натуре», – читаем в официальном издании⁴⁰⁰. Этим подкреплялись слова министра путей сообщения Н.К. Шауфус в 1906 г. императору Николаю II: «Право обучения детей является одним из элементов, заставляющих семейных людей особенно дорожить железнодорожной службой. Поэтому с первых же годов открытия Сибирской и Забайкальской железной дорог Управление дорог принимало меры к удовлетворению этой потребности»⁴⁰¹.

³⁹⁸ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 108.

³⁹⁹ Там же.

⁴⁰⁰ Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 10-летие 1895–1904 гг. СПб., 1904. С. 324.

⁴⁰¹РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 549. Л. 77.

Возникшие по инициативе служащих железных дорог школы были поддержаны Министерством путей сообщения⁴⁰².

Первые училища (школы) были открыты на крупных станциях, где насчитывалось большое количество рабочих и служащих. Так в 1899 г. была открыта школа на станции Чита (двухклассная, министерская), в 1900 г. – на станции Хилок (одноклассная, церковно-приходская). В последующем, как мы можем видеть из документов, на дороге каждый год открывались новые школы. В 1901 г. школы открыты на станциях Могзон (одноклассная церковно-приходская) и Оловянная (двухклассная министерская), а 1902 г. железнодорожники получили возможность обучать детей на станциях Адриановская (одноклассная, министерская школа открыта), Борзя (одноклассная, министерская школа), Мысовая (одноклассная, министерская школа открыта)⁴⁰³, в 1903 г. было открыто ещё несколько училищ: на станции Верхнеудинск (двухклассное, министерское) на станции Шилка (двухклассное министерское открыто) и на станции Сретенск (одноклассная, министерская), в 1904 г. открыто училище на станции Петровский Завод.

С передачей Кругобайкальского участка в ведение Управления Забайкальской железной дороги в 1905 г. открыты училища на станциях Слюдянка (двухклассное министерское), на станции Байкал (одноклассная министерская). 1 января 1906 г. одноклассная (с 1907 г. двухклассная) министерское училище открыли на станции Иркутск⁴⁰⁴. В том же году школы открыты на станции Яблоновая (одноклассная, министерская), на станции Татауровская дача (одноклассная, министерская), на станции Танхой (одноклассная, министерская). В 1907 г. начали обучать детей в одноклассных министерских школах на станциях Маритуй⁴⁰⁵, Урульга, Маньчжурия и в селе Лиственничное на берегу Байкала.

⁴⁰² Отчёт высочайше учреждённой комиссии для выяснения на месте необходимых мероприятий по усилению пропускной и провозной способности Сибирской железной дороги и по увеличению скорости движения на ней поездов. [СПб., 1898]. С. 27.

⁴⁰³ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 394. Л. 110 об.; Восточное обозрение. 1901. 2 июня; Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910 гг. Иркутск, 1910. С. 315–319. Сибирские церкви и школы фонда имени Александра III к 1 января 1901 г. СПб.: Гос. тип., 1901. С. 19.

⁴⁰⁴ РГИА. Ф. 231. Оп. 2. Д. 245. Л. 1–3.

⁴⁰⁵ Вестник Забайкальской железной дороги. 1908. 18 июля. № 25. С. 1.

Положение о Главном школьном комитете Забайкальской железной дороги, состоявшим из агентов дороги, было утверждено 19 февраля 1902 г., а в 1907 г. образован Комитет образовательных учреждений, в ведении которого находились училища, общежития при школах (Приложение 7), библиотеки, церкви, общественные собрания⁴⁰⁶, столовые при Управлении дороги и на линии, приют для сирот бывших служащих. Комитет подчинялся начальнику дороги и учебному отделу Министерства путей сообщения.

С 1902 г. установлена плата за обучение в размере 3 руб. за полугодие за одного учащегося и 2,5, и 2 руб., если из одной семьи в школе обучалось несколько детей. За обучение детей с родителей, заработки которых составляли меньше 600 руб. в год, по усмотрению Школьного комитета плата не бралась. Введённая плата вскоре была признана недостаточной и с 1904 г., был установлен принцип пропорциональности платы по отношению к заработной плате родителей. Помимо добровольного отчисления поступали пожертвования от Общества потребителей, что дало возможность приступить к расширению многих школ и общежитий (Таблица 7).

Таблица 7. Рост школ, число учащихся и пансионеров на Забайкальской железной дороге

Год	Число школ	Бюджет в тыс. руб.	Число учащихся	Число пансионеров
1900	3	3	—	—
1901	4	6,5	214	—
1902	8	16	375	10
1903	10	47	702	20
1904	11	47	952	29
1905	16	50	1216	30
1906	18	65	1921	72

⁴⁰⁶ Вестник путей сообщения. 1910. 16 января. № 3. С. 42–56.

1907	20	93	2363	116
1908	21	127	2735	183
1909	21	119	2935	306

Составлено по: Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910. Иркутск, 1910. С. 15.

В марте 1908 г. на Сибирской дороге было введено добровольное полупроцентное отчисление из жалования служащих на развитие школ и материальное обеспечение учащихся. 3 января 1909 г. циркуляром Управления железных дорог за обучение во втором классе введена плата, высокая для того времени, – 50–60 руб. в год.

Анализируя положение школьного образования на Забайкальской железной дороге, следует привести некоторые статистические данные, характеризующие количественные показатели. На Забайкальской дороге на 1 января 1908 г. имелась 21 школа, в них обучалось три тысячи детей из более шести тысяч человек детей школьного возраста⁴⁰⁷. Учеников в 1909/1910 учебном году было 2795 человек, из них 1638 мальчиков (59 %) и 1157 девочек (41 %). К концу учебного 1909/1910 г. персонал учителей состоял из 91 человека. В том числе: 19 законоучителей, 21 заведующий школой, 49 учителей и две помощницы учительниц. К ним следует добавить пять учителей Закона Божия в тех школах, где они были учителями общеобразовательных предметов. Учителя составляли 40 % (29 человек), учительницы – 60 % (43 человека).

Жилищный вопрос работников был решён следующим образом: 47 учителей имели квартиры от дороги, 25 получали квартирные деньги в размере 25 % от жалования. Общежития для учеников к 1910 г. имелись на станциях Маритуй, Слюдянка, Петровский Завод, Хилок, Могзон, Чита, Адриановская, Оловянная, Сретенск, Шилка, Танхой⁴⁰⁸. Самое многолюдное общежитие было на станции Могзон (37 детей). В 1913 г. имелись следующие образовательные, воспитатель-

⁴⁰⁷ Вестник Министерства путей сообщения. 1908. № 34. С. 295.

⁴⁰⁸ Вестник Забайкальской железной дороги. 1908. № 25. С. 1; Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910 / Напечатано по распоряжению Управления Забайкальской железной дороги. Иркутск, 1910. С. 347.

ные и другие учреждения: 1) 10 одноклассных и 11 двухклассных школ, из которых Хилокская и Могзонская принадлежали к Ведомству православного вероисповедания, остальные – к Министерству народного просвещения. 2) 11 общежитий (Маритуй, Слюдянка, Петровский Завод, Хилок, Могзон, Чита, Адриановская, Оловянная, Сретенск, Шилка, Танхой). 3) Библиотеки: центральная при Управлении дороги 15 на станциях. Кроме того, имелось 32 книжных шкафа в дежурных комнатах кондукторских и паровозных бригад. Книжный фонд всех библиотек – свыше 25 тысяч томов, книжных шкафов – около 2500 томов⁴⁰⁹. К 1916 г. на дороге имелся приют для сирот-детей, бывших служащих дороги в Иркутске и его отделение с 40 призреваемыми,⁴¹⁰ достигшими школьного возраста при Слюдянской железнодорожной школе (Приложение 8).

Именные стипендии как помощь особо нуждавшимся ученикам для получения специального образования – в конце XIX–начале XX вв. были явлением весьма распространённым. Как правило, это делалось в память о заслугах того или иного инженера и часто инициатива шла «снизу». Именная стипендия в начале XX в. была и в Иркутске. Министр путей сообщения 19 ноября 1907 г. утвердил «Положение о капитале стипендии имени бывшего начальника Забайкальской железной дороги инженера путей сообщения Василия Васильевича Оглоблина». Капитал стипендии, собранный по подписке среди служащих Забайкальской железной дороги, заключался в свидетельствах государственной 4-процентной ренты, по номинальной стоимости на сумму 9,5 тыс. руб. Доход с капитала назначался на выплату стипендий детям преимущественно низших служащих Забайкальской железной дороги. Стипендиаты назначались Общим присутствием Управления Забайкальской железной дороги при участии председателя Комитета образовательными учреждениями при Управлении Забайкальской железной дороги. Стипендия назначалась на каждый год одна или несколько. Деньги выплачивались в течение года, но в следующем году преимущество отдавалось детям, полу-

⁴⁰⁹ Там же; Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 9 об.

⁴¹⁰ Там же.

чавшим стипендию, если в служебном и семейном положении их родителей не произошло перемены, равно и в учебном отношении самих стипендиатов. Пользование стипендией не налагало никаких обязательств перед родителями. Утверждённые стипендиаты объявлялись в приказе начальника дороги, а деньги выдавались через учебные заведения, где обучался кандидат. Например, для назначения стипендии на 1908/1909 учебный год капитал составлял 407 руб.

Приведённые сведения дают возможность говорить о том, что, несмотря на недостаток мест в школах, который наблюдался на многих станциях, школьное дело развивалось. Школы на железной дороге выполняли свою задачу, были чужды всякой политики. Стараниями местных руководителей многие школьные учреждения имели прекрасные дома, общежития. Станционный персонал любил свои школы, заботился о них, гордился ими, и как писал «Вестник Забайкальской железной дороги»: «Для Управления дороги школы – любимое детище, и нельзя сказать, что поневоле»⁴¹¹.

Бесперебойная работа любой железной дороги обеспечивалась и медицинским обслуживанием, начало деятельности которой на Забайкальской железной дороге совпадает с открытия движения на дороге.

Врачебная служба на строившейся Забайкальской железной дороге состояла из старшего врача, заведовавшего 8-м медицинским участком, участковых врачей, врача-консультанта, фельдшеров и акушерок. «Положение о врачебно-санитарной службе на строившейся Забайкальской железной дороге» утверждено начальником дороги А.Н. Пушечниковым 15 июля 1896 г.⁴¹². В обязанности старшего врача входил объезд линии не менее двух раз в год для осмотра всех лечебных учреждений и выполнения санитарно-гигиенических норм на линии. Участковые врачи должны были объезжать линию не менее двух раз в месяц, оказывая медицинскую помощь, давая санитарно-гигиенические указания, посещая жилые помеще-

⁴¹¹ Вестник Забайкальской железной дороги. 1910. № 37.

⁴¹² Положение о врачебной службе на строящейся Забайкальской железной дороге. Иркутск, 1896. С. 1–11.

ния рабочих и служащих, кладовые, кухни, места работ⁴¹³. При несчастных случаях врач немедленно выезжал на участок. Врачи следили за соблюдением норм против эпидемических заболеваний, за правильным привитием оспы, проводили освидетельствование вновь принимавшихся рабочих. Врач-консультант посещал железнодорожную больницу 8-го и 9-го участков по приглашению врачей для консилиума. В случае выезда из Читы старшего врача, врач-консультант выполнял его обязанности на 8-м участке, за исключением разъездов по участку, которые возлагались на врача 9-го участка. Фельдшеры обязаны были выезжать на свой участок на реже одного раза в неделю. Право самостоятельного лечения им предоставлялось условно и в ограниченной мере, т. е. при несложных заболеваниях и ясном диагнозе.

Акушерки на строившейся дороге оказывали обязательную безвозмездную помощь жёнам служащих, их дочерям, матерям и сёстрам (если они проживали вместе) и женской прислуге. Они обязаны были наблюдать в послеродовой период до тех пор, пока не убедятся, что опасность миновала. Оказывая помощь низшим служащим, незнакомым с гигиеническими правилами, акушерка обязана была давать подробные наставления по уходу за детьми, их искусственному вскармливанию и предупреждению заболеваний. Если в месте проживания акушерки существовала больница, то она обязана была по требованию врача принимать участие в уходе за больными.

С началом эксплуатации структура медицинского обслуживания на Забайкальской железной дороге была следующая. В Управлении дороги имелся врачебный отдел. Он включал в себя канцелярию, санитарно-гигиеническую лабораторию (санитарный врач и фельдшер), Иркутский городской приёмный покой (врач, женщина-врач, провизор, пять фельдшеров и две акушерки), Глазковский приёмный покой, Пастеровскую станцию, больницы с приёмными покоем и врачебными участками (акушерскими) от Иркутска до Сретенска и до границы с Китаем. В начале эксплуатации дорога имела во всех больницах 76 кроватей. Забай-

⁴¹³ Там же, с. 3.

кальская железная дорога делилась на 12 врачебных⁴¹⁴ и семь акушерских участков⁴¹⁵. Кроме того, имелось 17 приёмных покоев⁴¹⁶. С 1905 г., когда в состав Забайкальской железной дороги вошла Кругобайкальская железная дорога добавились два врачебных и один акушерский участок⁴¹⁷. Появились больницы в Слюдянке на 25 кроватей и там же приёмный покой. На станции Яблоновой открыли фельдшерский околоток. Больниц стало семь, приёмных покоев – 14, а фельдшерских околотков – шесть, участковых врачей – восемь, фельдшеров – 66 человек, акушерок – 14 человек⁴¹⁸.

Все станции и разъезды, на которых не было приёмных покоев, были снабжены аптечными шкафчиками с простыми медикаментами, инструментами и перевязочными средствами, носилками, печатным наставлением о первоначальной помощи больным и раненым до прибытия врача и приходо-расходными книжками для записывания указанных средств. В пассажирских поездах имелись ящики первой помощи. Переселенческие поезда сопровождалась санитарными вагонами, снабжёнными больничным инвентарём, носилками, медикаментами, перевязочным материалом и хирургическими инструментами. На станциях и разъездах имелся кипяток для чая и охлаждённая кипячёная вода для питья. Во врачебных пунктах, на случай крушения поездов, имелись ящики, снабжённые медикаментами, хирургическими инструментами и перевязочным материалом на 25–30 человек раненых. В виду предупреждения развития заразных заболеваний, у участковых врачей и на складах имелся запас средств для дезинфекции вагонов, пассажирских зданий, жилых домов, отхожих мест, выгребных и помойных ям. У соответствующих агентов была инструкция о дезинфекции, которая должна производиться под наблюдением медицинского персонала. Для перевозки больных в больницы имелись 12 санитарных вагонов, по одному на каждом врачебном пункте. В случае надобности для перевозки больных и раненых воинских чинов могли

⁴¹⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 394. Л. 109 об

⁴¹⁵ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 168.

⁴¹⁶ Восточное обозрение. 1901. 2 июня.

⁴¹⁷ РГИА. Ф. 273. Оп. 8. Д. 128. Л. 65.

⁴¹⁸ Там же, л. 64 об.

быть приспособлены вагоны 3-го и 4-го классов. Осмотр больных, станционных зданий, буфетов, домов, казарм производился согласно приказу по линии от 6 ноября 1900 г. два раза в месяц врачами, объезжающими свои участки, помимо вызовов, с особо назначенными для этой цели поездами.

На случай появления эпидемии холеры были устроены бараки на станциях: Мысовая на 12, Хилок на 20, Чита на 40, Карымская на 26, Сретенск 20, Оловянная 26 кроватей, всего на 144 кровати. Бараки эти были построены, согласно указанию министра путей сообщения, в виде жилых домов, и по окончании холерной эпидемии отдавались под жильё. На случай появления эпидемии имелось 30 приспособленных санитарных вагонов. Кроме того, были в наличии особые санитарные вагоны в служебно-вспомогательных поездах, по одному на станциях Иркутск, Верхнеудинск, Хилок, Чита, Шилка и Оловянная. Эти вагоны стояли в резерве и служили для быстрой «подачи» врачебной помощи раненым при крушениях.

Стоит отметить, что Забайкальская железная дорога имела некоторые новые виды медицинской помощи, которых не было на других дорогах, а именно: пастеровская станция, «рентгено-электрический» кабинет, санаторий. И уникам для всей сети железных дорог того времени – зубоврачебный кабинет-вагон. К этому надо ещё прибавить, что с 10 декабря 1909 г. при Иркутском городском железнодорожном приёмном покое открылся кабинет для зубных больных, то есть зубо-врачебное дело на Забайкальской дороге было поставлено очень хорошо. С появлением зубоврачебного кабинета оказание медицинской помощи поднялось на новый, качественный уровень. Иркутская пастеровская станция возникла по инициативе и на средства Управления Забайкальской железной дороги 10 февраля 1912 г. и обслуживалась врачом, фельдшером и двумя служителями⁴¹⁹. «Рентгено-электрический» кабинет облегчал врачам установку диагноза больным. Санаторий существовал на станции Култук⁴²⁰.

⁴¹⁹ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 12 об.

⁴²⁰ Вестник Забайкальской железной дороги. 1910. № 1–2.

В 1913 г. на дороге больных лечили в семи больницах (Иркутск – 40 кроватей, Байкал – 40, Слюдянка – 50, Верхнеудинск – 60, Хилок – 50, Чита – 80, Оловянная – 60 кроватей), в 15 приёмных покоях и в 10 фельдшерских околотках. Приёмные покои находились в местах жительства участковых врачей: Иркутск, Байкал, Слюдянка, Мысовая, Верхнеудинск, Петровский Завод, Хилок, Могзон, Чита, Адриановка, Оловянная, Борзя, Шилка, Сретенск и при управлении в городе Иркутске. Фельдшерские покои на станциях: Байкал, Маритуй, Танхой, Селенга, Горхон, Яблоновая, Карымская, Маньчжурия, Урульга и Нерчинск⁴²¹.

К этому времени вся дорога была распределена на 14 врачебных участков, Управление дороги и станция Чита составляли отдельные врачебные участки. Среднее население врачебного участка составляло 4242 человека, акушерского – 3993 человека и фельдшерского – 1162 человека. Для врачебно-санитарного надзора за переселенцами был приглашён специальный поездной медицинский персонал, сопровождавший переселенческие поезда в оборудованных санитарных вагонах. На дороге было 18 санитарных вагонов. В 1913 г. Пастеровскую станцию посетили 605 человек, которым было сделано 11 460 прививок.

В 1914 г. дорога делилась на 14 фельдшерских и акушерских участков. Врачебных покоев 15, фельдшерских – 11. Население полосы отчуждения к 1 января 1914 г. составляло 81645 человек, из которых на долю служащих и рабочих приходилось 24 441 человек или 29 % и на долю остального населения 57 204 человек или 71%. Таким образом, на версту дороги приходилось служащих 14 человек, а всего населения – 48 человек.

В заключение следует отметить, что медицинская служба на Забайкальской железной дороге развивалась и к 1917 г. стала называться врачебно-санитарной, что свидетельствует о том, что медицинское обслуживание как решение социальной проблемы в период эксплуатации, находилось в нормальном состоянии. По

⁴²¹ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. Иркутск, 1914. С. 12–12 об.

расходам на медицину Забайкальская железная дорога занимала 3–4 место среди железных дорог России ⁴²².

Что касается обеспечения дороги рабочими кадрами, то это всегда было острой проблемой, особенно в начальный период, когда приходилось заполнять штаты случайными, при иных обстоятельствах, нежелательными и не отвечавшими своему назначению агентами. Одним из решений этой проблемы в досоветский период было открытие технических школ, классов и курсов.

Также была настоятельная необходимость поднять качественный уровень жизни служащих, путём увеличения окладов, и, главным образом, улучшения быта, принимая во внимание, что большинство станций располагалось в совершенно безлюдных местах. Квартирный вопрос также был острым. Служебного жилья не хватало, арендовать на местах частное жилье не везде было возможно. Такое положение побудило правительство издать правила частного строительства. Недостаток мест в школах наблюдался на многих станциях в первые годы эксплуатации дороги. Вместе с тем школьное дело развивалось, и в основном насущная потребность железнодорожного населения была удовлетворена.

⁴²² Восточное обозрение. 1903. 10 июля. № 156.

Глава 3. Особенности Эксплуатация железной дороги и её влияние на развитие базовых отраслей экономики Забайкалья (1920 – 1934 гг.)

3.1. Забайкальская железная дорога в восстановительный период

Новому Управлению Забайкальской железной дороги в 1920 г. предстояло установить взаимоотношения с местными властями и учреждениями. Но это было несложной задачей. Основные проблемы заключались в другом. Дорога испытывала значительные затруднения в деле снабжения её необходимыми материалами и топливом. Особенно остро стоял вопрос с топливом. Для решения сложных вопросов, стоявших перед железными дорогами, в Сибирь был командирован особо уполномоченный народного комиссариата путей сообщения В.Ю. Рудый. По приезду его на Забайкальскую железную дорогу главное внимание было обращено на снабжение дороги топливом, так как в начале 1920 г. угля для отопления паровозов, не говоря уже об угле для жилых зданий и служебных помещений, в том числе и самого здания Управления дороги, не было.

Для заготовки топлива на дороге были образованы закупочные комиссии для приобретения дров за наличный расчёт без ограничения стоимости. Эти мероприятия с увеличением работы на дровяных заготовках позволили ликвидировать острый кризис с топливом. Одновременно была оказана поддержка Черемховским копям в деле продвижения продовольственных грузов, снабжения оборотными средствами, а в отдельных случаях энергичным воздействием на Совнархоз, с целью принятия последним экстренных мер для усиления добычи угля. Запасы угля стали расти, и в скором времени достигли месячной потребности дороги⁴²³. Таким образом, за короткий срок удалось вывести Забайкальскую железную дорогу из того катастрофического положения в отношении топлива, в каком

⁴²³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 36. Л. 352.

она находилась до приезда особо уполномоченного народного комиссариата путей сообщения.

В целях снабжения дорог Сибири другими необходимыми материалами по соглашению с уполномоченным Чехословацкого правительства на многих станциях Забайкальской дороги были организованы особые комиссии для приёмки от чехословацких войск железнодорожного имущества, которое они везли с собой на восток в своих эшелонах. Таким путём удалось приобрести инструменты и другие инвентарные предметы, крайне нужные дороге. Кроме того, в разных пунктах находилось весьма значительное количество эвакуированных с разных дорог материалов железнодорожного хозяйства. Все они были обследованы, часть из них, необходимая для поддержания работы, была принята на склад, остальные возвращены дорогам собственникам⁴²⁴.

Приказом Ю.В. Рудого по железным дорогам Сибири с 6 марта 1920 г. при Управлении Забайкальской железной дороги была учреждена чрезвычайная Транспортная следственная комиссия⁴²⁵. В апреле 1920 г. СНК назначил С.Т. Ковылкина комиссаром СибОПСа⁴²⁶. Ему поручалась организация работы транспорта (железнодорожного и водного). 7 мая 1920 г. Л.Д. Троцкий утвердил «Положение о местных управлениях железных дорог». На ряду с должностью начальника дороги была введена должность комиссара дороги. Он назначался «для обеспечения государственно-политического соответствия деятельности Управлений железных дорог общим задачам социалистического строительства»⁴²⁷.

В отчёте Забайкальской железной дороги о деятельности за сентябрь 1920 г. утверждалось, что комиссарский состав по службам был подобран соответствующий специальностям и удовлетворял положениям, утверждённым НКПС. Работа со специалистами велась при взаимном сотрудничестве, и никаких обострений не

⁴²⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 352. Л 10

⁴²⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 41. Л. 163.

⁴²⁶ Магистраль. Начальники железных дорог Западной Сибири, 1896–2006: ист. очерки / Н.А. Александров, В.И. Шишкин [и др.]. Новосибирск, С. 144.

⁴²⁷ История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте / Г. П. Закревская [и др.]; под ред. А. А. Тимошина. М., 2010. С. 87.

наблюдалось. Общее политическое настроение на дороге по отношению к советскому строительству удовлетворительное. По всей дороге в разных службах организованы коммунистические ячейки, а на участках учполиты. Особые затруднения при их организации состояли в недостатке политических сотрудников, слабый приток политической литературы, что объяснялось неимением при Управлении дороги типолитографии. Прежняя типография была занята Губсовнархозом. Для пополнения кадров политработников при Дорполите были организованы трёхмесячные курсы, причём уже выпущено около 100 политработников, которые распределены по всем организациям. При Дорполите организован рабочий клуб имени товарища Троцкого, имелся вагон-библиотека, драматическая группа, выезжавшая на линию для постановки спектаклей в местных народных домах, читались лекции, устраивались митинги⁴²⁸.

На осуществление производственной программы было обращено особое внимание и приняты меры по поднятию производительности. На одном из совещаний Управления дороги, в составе технических руководителей, Дорполита, комиссаров служб, представителей профсоюзных организаций разработали план по увеличению производительности труда. На всех участках организовали учпрофгруппы, но за недостатком политических кадров они работали слабо. Дорполитом при выполнении разных работ, а также по восстановлению транспорта каждую неделю, за редким исключением, назначались субботники и воскресники, в которых принимали участие служащие дороги. В том числе и члены РКП (б)⁴²⁹. Некоторые затруднения в работе на дороге первое время встречались в районе Дальневосточной республики от реки Селенга до станции Гонгота, где иногда нарушались положения, которые должны быть выполнены согласно договору между РСФСР и ДВР от 19 марта 1920 г., а также с неопределённостью положения ДВР в связи с политикой Японии и наличием войск атамана Г.М. Семёнова на Дальнем Востоке.

⁴²⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 61. Л. 1.

⁴²⁹ Там же, л. 1 об.

В отношении продовольствия дорога находилась в тяжёлых условиях. В виду недостатка продуктов служащие не получали полного пайка, а пониженные ставки не давали возможности приобретать на рынке отсутствовавшие продукты, вследствие чего наблюдалось снижение производительности труда, а также невыход на работу. Против этого боролись политические и профсоюзные организации⁴³⁰. В интересах поддержания состояния здоровья мастеровых и рабочих, а также повышения производительности принимались меры проведения в жизнь натуральной премии.

В 1920 г. отмечалась частая сменяемость начальников дороги. 5 ноября 1920 г. по распоряжению начальника СибОПС С.Т. Ковылкина в должность комиссара Забайкальской железной дороги вступил слюдянский машинист А.Д. Кулехов. Принимать дорогу не пришлось, так как сдавать было некому. Перед назначением А.Д. Кулехов был комиссаром службы тяги и, работая на Забайкальской железной дороге 13 лет, он быстро вошёл в курс дела⁴³¹.

На октябрь 1920 г. железнодорожное население с семьями составляло 92,5 тысяч человек. Революционные события 1917 г. разделили население на группы, которым пришлось испытывать борьбу в различных стадиях и формах, что отразилось на политическом уровне масс. А.Д. Кулехов делил железнодорожное население следующим образом. «Семёновское» влияние простиралось с востока до Иркутска, исключая сам Иркутск, колчаковское – от Иркутска на запад. Причём, по словам А.Д. Кулехова, «семёновскую контрреволюцию пришлось «надламывать» в момент её апогея, колчаковскую – пришлось добивать, почти не рискуя, и это подчёркивается сейчас тем наблюдением, что чем восточнее Иркутска, тем сознательнее массы, организованные, готовые на всякие революционные жертвования»⁴³².

«Революционной решительностью», как говорил А.Д. Кулехов, отличалась станция Слюдянка, которая дала более 30 % ответственных работников на всю

⁴³⁰ Там же.

⁴³¹ Там же, л. 8.

⁴³² Там же.

дорогу. Сотрудники на запад от Иркутска искусственно подбирались и комбинировались по политическим взглядам. На дороге было 18 % коммунистов. Настроение администрации и специалистов, за небольшим исключением, было в духе того времени, «искренне-честное по отношению к советскому строительству»⁴³³. Весьма характерно то, что, когда Кулехов со «старыми» инженерами был в Чите, там специалистов принимали за большевиков, так как они отстаивали интересы рабочих.

В начале 1920-х гг. структура Управления дороги в основе своей ещё сохраняла досоветскую схему. Главными были службы: движения и телеграфа, тяги и подвижного состава, служба пути, врачебно-санитарная. Структуру дополнял ряд отделов: коммерческий, учебных заведений, мобилизационный. Нововведением новой власти стало создание в 1920 г. агрономической службы, задачей которой являлось производство продуктов питания для железнодорожников, а также организация жилищно-строительного и юрисконсультского отдела, базировавшегося на новых законах⁴³⁴.

Затем в структуру Управления дорогой внедряется ещё несколько служб и отделов. В 1922 из состава службы движения и телеграфа выделилась связи и электротехники, в 1924 г. были созданы административная служба, отдел статистического учёта и отдел лесного хозяйства, в 1932 г. – финансовый отдел. В 1925 г. Правление дороги состояло из: административного отдела, политического секретариата, мобилизационного отдела, бюро нормирования, счётной службы, службы сборов, коммерческой службы, материальной службы, службы просвещения, службы пути и зданий, службы эксплуатации, службы тяги, химической лаборатории, пожарного отдела, отдел охраны⁴³⁵.

С 1 мая 1920 г. часть Забайкальской (Иркутск–река Селенга) вошла во вновь образованный Сибирский округ путей сообщения. На станции Селенга была граница с Дальневосточной республикой и граница с Читинской железной дорогой

⁴³³ Там же, л. 9 об.

⁴³⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 6. Д. 10 Л. 1.

⁴³⁵ ГАЗК. Ф. 206. Оп. 5. Д. 6. Л. 6–11; Д. 11. Л. 5.

(Приложение 9)⁴³⁶. В связи с образованием СибОПС с 1 января 1922 г. по постановлению Сибревкома сеть дорог была перестроена на восемь линейных отделов во главе с Управлением округа путей сообщения. Так образовался Иркутский (8-й) линейный отдел. С 1 января по 1 июля 1923 г. в состав Иркутского линейного отдела входила линия от Тулуна до оси моста через реку Селенга на протяжении 823 вёрст⁴³⁷. Реорганизация дорог сопровождалась значительным сокращением служащих. Начальник 8-го линейного отдела А.Д. Кулехов резко возражал против создания Округов путей сообщения: линейные отделы не могли командовать своими участками и назначать администрацию участка⁴³⁸. С 1 июля 1923 г. к Иркутскому отделу была присоединена линия бывшего Красноярского линейного отдела от станции Тулун до станции Чернореченская (Приложение 10). Протяжённость эксплуатируемых линий увеличилась до 1612 вёрст, добавились три тяговых участка: Красноярский, Иланский, Нижнеудинский⁴³⁹.

30 января 1923 г. организационная секция Трансплана, обсудив вопрос уполнаркомпути по Сибирскому округу путей сообщения о переносе границы между Забайкальской и Читинской с моста реки Селенга на станцию Мысовая, так как существовавшее положение привело к ненормальному делению тягового хозяйства депо Верхнеудинска, признала, что хотя с тяговой точки зрения было бы более целесообразнее установить границу между двумя дорогами на станции Мысовая, но принимая во внимание, что река Селенга являлась границей Дальневосточной республики, имевшей свою денежную единицу, а это могло вызвать необходимость считаться с разной валютой, следовало до объединения денежных знаков воздержаться от изменения границ. В будущем, при отсутствии разных денежных систем, предлагалось перенесение границы дорог на станцию Петровский

⁴³⁶ Железные дороги Сибирского округа путей сообщения / Под ред. упр. делами постоянн. совещ. при Наркомпути. М., 1923. С. 7.

⁴³⁷ Краткий обзор деятельности Иркутского линейного отдела за 1923 г. / НКПС. Сиб. окр. пут. сообщ. Иркутск, 1924. С. 39.

⁴³⁸ Власть труда. 1922. 22 июля. № 165-804.

⁴³⁹ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1923–1924 год. Иркутск, 1925. С. 36.

Завод, где тоже было коренное депо, и что дало бы возможность удлинения короткой Забайкальской железной дороги⁴⁴⁰.

Ввиду обособленности тарифов на дорогах Дальнего Востока и перелома тарифа в Верхнеудинске, при поездках пассажиров в местном сообщении и с Уссурийской железной дороги применялись тарифы 1917 г., увеличенные в два раза, а при поездках пассажиров в направлении западнее Верхнеудинска расчёт производился следующим образом: до Верхнеудинска как за проезд в местном сообщении, а за расстояние от Верхнеудинска до станции назначения по пассажирскому тарифу дорог сети СССР. Стоимость проезда в жёстком вагоне от Читы до Верхнеудинска (519 вёрст) составляла 11 руб. 60 коп., от Верхнеудинска до Иркутска (459 вёрст) – 5 руб. 40 коп., от Хабаровска до Верхнеудинска (2 701 верста) – 33 руб. 20 коп., от Верхнеудинска до Омска (2 780 вёрст) – 17 руб. 00 коп.⁴⁴¹

Понижение тарифа на проезд пассажиров в товарных вагонах, входивших в состав пассажирских поездов на 50 % уравнило плату проезда в жёстких вагонах. Эта скидка распространялась на все эшелоны Центрэвока, если в состав эшелона входил по меньшей мере один классный вагон. Скидка была введена в действие с 1 августа 1922 г. Для перевозки душевнобольных в психические больницы и для провожатых (не более двух человек) была установлена скидка 50 %. Для лиц, укушенных бешеными собаками, и направляемых органами Наркомздрава в Пастеровские станции – бесплатно, для их провожатых (не более одного человека) – 50 %. С курортных больных – 50 % от тарифа. В 1922 г. была введена доплата за беспересадочный тариф Москва–Чита. Так как проезд в скорых поездах беспересадочного сообщения этого направления был «обставлен значительными удобствами, превышающими даже удобства обычных скорых поездов», признали целесообразным взимать плату за удобства в размере 50 % от основного пассажирского тарифа. С 1 мая 1924 г. был введён новый расчёт за перевозки грузов с до-

⁴⁴⁰ Вестник путей сообщения. 1924. № 7. С. 16.

⁴⁴¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 182. Л. 12 об.

рогами Дальнего Востока. Существовавший до этого в Верхнеудинске переломный тариф был отменён и с 1 мая введён расчёт по общим тарифам⁴⁴².

С 1 января 1925 г. правление Сибирских железных дорог упразднили. Вместо него назначили уполномоченного наркома путей сообщения для согласования экономических, хозяйственных и финансовых вопросов с Сибирским центром. Технические вопросы остались в ведении дорог. Начался многомесячный процесс деления финансов и материальных ценностей. Дороги, в том числе Забайкальская, не знали чем они будут владеть и что будут иметь. Наконец, 10 мая 1925 г. в Иркутске получили телеграмму за подписью народного комиссара путей сообщения Я.Э. Рудзутака, в которой говорилось, что дороги Сибири и Дальнего Востока делятся на четыре вместо пяти. Забайкальская железная дорога была поделена между Томской и Читинской железными дорогами⁴⁴³. Приказом НКПС от 28 июля 1925 г. за № 786 (код № 7470) с 1 октября 1925 г. Забайкальская и Читинская железные дороги объединены в одну Забайкальскую, в границах станция Иннокентьевская–станция Сквородино с переводом Управления из Иркутска в Читку⁴⁴⁴.

В 1920 г. на дороге было 66 станций и остановочных пунктов, 39 тоннелей, 17 галерей, 78 подпорных стен, 620 мостов. Коренные депо располагались на станциях Зима, Иннокентьевская, Иркутск, Слюдянка. Оборотные депо – на станциях Тулун (12 стойл), Половина (три стойла), Мысовая (восемь стойл), Черемхово (два стойла), Танхой (два стойла). К 22 августа 1920 г. на дороге имелось 460 паровозов, из них 128 действующих, 59 – в запасе. С июля по сентябрь откомандирован на другие дороги 101 паровоз. Интенсивность движения составляла 1,5 – 3,5 пары поездов в сутки. Остававшимся в распоряжении дороги количеством паровозов можно было обслуживать по участку Тулун–Мысовая 3,5 пары поездов в сутки, из них одна пара пассажирских, две пары воинских или товарных и 0,5 па-

⁴⁴² Вестник путей сообщения. 1922. № 4. С. 16; № 5. С. 18; 1923. № 20. С. 18.

⁴⁴³ Власть труда. 1925. 28 января. № 22-1528; 12 мая. № 106-1612.

⁴⁴⁴ Вестник путей сообщения. 1925. № 44. С. 25; Стож М.Е. Путеводитель по Иркутску и его окрестностям в связи с Великим Сибирским рельсовым путём. Иркутск, 1926. С. 47.; Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона: материалы шестой Международной научно-практ. конф. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 628.

ры хозяйственных. На участке Мысовая–Верхнеудинск – 2,5 пары, из них одна пара пассажирская, одна пара товарная и 0,5 хозяйственная⁴⁴⁵. К январю 1921 г. количество исправных паровозов уменьшилось. На 1 ноября 1920 г. Забайкальская железная дорога имела тяговые участки: Зиминский, Иннокентьевский, Иркутский, Слюдянский, Верхнеудинский, Хилокский (два последних отошли к Читинской железной дороге). Все депо имели 218 машинистов, 218 помощников 137 кочегаров. Не хватало шести машинистов, 61 помощник машиниста и 48 кочегаров⁴⁴⁶.

Стоит отметить что постепенное сокращения товарного парка вагонов объяснялось «утечкой» вагонов без пополнения на соседние дороги. Недопоставка вагонов с соседних Томской и Читинской железных дорог ставила Забайкальскую дорогу в затруднительное положение. Все ходатайства Управления Забайкальской железной дороги по этому поводу оставались без удовлетворения. На 1 декабря 1920 г. в наличии было 5 748 вагонов, из них в службе движения находилось 1943 вагона, под воинскими перевозками – 864, под жильём – 320, в хозяйственных поездах – 217, в ремонте – 1 107, порожних – 2 021, неприкосновенного запаса – 1200, воинского запаса – 80. Средний вес товарного поезда был 43,5 тысяч пудов в составе 77–82 осей. Средняя нагрузка на вагон – 410–530 пудов. Заполнение станций составляло 40 %⁴⁴⁷.

На дороге отсутствовали главные мастерские, что создавало большие проблемы по ремонту подвижного состава. Капитального ремонта паровозов и вагонов не производилось и из-за отсутствия запасных частей.

В 1920 г. дорога имела несколько ветвей: Ангарскую ветвь в Иркутске длиной пять вёрст, Иннокентьевскую (к кирпичному заводу) в Иркутске длиной две версты, Усольскую (к соляным источникам) – 4,5 версты⁴⁴⁸. Затем количество служебных и коммерческих ветвей увеличилось (Приложение 11). На 1 января

⁴⁴⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 5. Л. 1 об.; Оп. 3. Д. 109. Л. 14 об.

⁴⁴⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 61. Л. 13.

⁴⁴⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 2009. Л. 48 об.

⁴⁴⁸ Там же, л. 55.

1921 г. длина дороги составляла 802 версты⁴⁴⁹.

Коммерческая скорость поездов была низкая, 13-17 вёрст в час, вследствие морозов и метелей (поломки паровозов), медленного подхода поездов к станциям, из-за отсутствия станционных сигналов (недостаток керосина). Скорость пассажирских поездов составляла 35 вёрст в час⁴⁵⁰.

Состояние полотна и верхнего строения Забайкальской железной дороги в первой половине 1920-х гг. считались удовлетворительным. Тоннели и другие сооружения Кругобайкальского участка находились в исправном состоянии. Вместе с тем, участок оставался самым «тяжёлым» местом Забайкальской железной дороги. Обвалоопасный отрезок пути между станциями Байкал и Култук представлял потенциальную опасность для движения поездов и требовал особого внимания со стороны Управления дороги. Для очередного обследования участка была организована комиссия в составе профессора А.В. Львова и помощника начальника службы пути инженера А.И. Власова. С 16 мая по 17 июля 1925 г. специалисты произвели осмотр линии на участке от Иркутска до Култука. Результаты осмотра были представлены в виде общих соображений и рекомендаций (Приложение 12)⁴⁵¹.

В 1920 г. шла плановая замена шпал⁴⁵². Были восстановлены разрушенные железные мосты через реки Белая, Китой и Иркут. В сентябре отремонтировали телеграфную линию от Тулуна до Могзона. Для борьбы со снежными заносами были отремонтированы, имевшиеся на дороге три снегоочистителя, приведены в исправность снеговые щиты и колья и развезены по линии⁴⁵³.

За первую половину августа преобладающим направлением движения было нечётное (на запад), в виду массовых воинских перевозок. Но к концу года объём воинских перевозок сократился. Погрузка была на низком уровне. По плану перевозок СибОПС в декабре 1920 г. дорога должна была грузить 364 вагона, факти-

⁴⁴⁹ Власть труда. 1921. 5 августа. № 516 (392); 12 октября. № 572 (478).

⁴⁵⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 61. Л. 5; Оп. 31. Д. 2009. Л. 49.

⁴⁵¹ ГАНИИО. Ф. 1812. Оп. 2. Д. 1. Л. 1.

⁴⁵² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 70. Д. 214. Л. 13.

⁴⁵³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 60. Л. 4-5; Оп. 31. Д. 2009. Л. 55; Оп. 3. Д. 109. Л. 14; Д. 61. Л. 17.

чески погрузка составляла 223 вагона. Причина – отсутствие грузов. В январе 1921 г. план погрузки – 336 вагонов, фактически – 175 вагонов⁴⁵⁴.

Большой проблемой в 1920 г. на дороге стало хищение грузов. Участие в этом принимали железнодорожники, в частности те, кто был связан с разгрузкой вагонов и хранением грузов. Революционный трибунал Забайкальской железной дороги сурово наказывал за преступления и для успешной борьбы с преступностью все процессы вёл публично⁴⁵⁵.

В отношении подготовки кадров следует отметить следующее. В Управлении дороги имелся отдел по подготовке железнодорожных агентов, состоявший из начальника, заместителя и комиссара. Отдел начал работать со 2 октября 1920 г. К этому времени при электротехнической службе уже функционировали курсы по подготовке надсмотрщиков телеграфа; затем с 24 сентября в Верхнеудинске открылась школа для подготовки телеграфистов; в октябре на станции Иркутск открылись вечерние курсы при телеграфной мастерской для мастеровых и подмастерье⁴⁵⁶. При Иннокентьевском участке тяги с мая организованы курсы по подготовке монтеров и бригадиров; там же было организовано обучение мастеров; с 1 ноября при службе эксплуатации началась подготовка технических агентов⁴⁵⁷. С 1 декабря в Слюдянке были открыты курсы телеграфистов с 20 декабря там же – слесарей депо с двухгодичным сроком; с 6 декабря на станции Иннокентьевской – слесарей депо и монтеров и бригадиров пути; с 14 декабря на станции Иркутск – мастеров телеграфа, с 27 декабря на станции Зима – слесарей депо; на станции Тулун – телеграфистов⁴⁵⁸.

Благодаря курсам в 1920 г. более 300 человек на дороге получали квалифицированные профессии. Увы, этого количества было недостаточно. С 25 октября по 1 ноября и с 5 ноября по 11 ноября начальник и комиссар отдела объехали дорогу от Тулуна до Могзона с целью выяснения на месте необходимости и воз-

⁴⁵⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 109. Л. 15.

⁴⁵⁵ Восточное обозрение. 1921. 29 декабря. № 333 (209).

⁴⁵⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 2009. Л. 63.

⁴⁵⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 61. Л. 23 об.

⁴⁵⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 2009. Л. 63 об.

возможности открытия курсов и школ. В результате выяснилась потребность в подготовке квалифицированных специалистов в Тулуне, в Зиме, в Слюдянке, в Танхое, но вопрос остался не решённым, так как не было преподавателей и помещений⁴⁵⁹.

Всего на дороге в 1920 г. имелась 131 профессия, которые занимали 18 398 человек, из них 1 247 женщин. На 1 января 1921 г. было 50 инженеров, 50 техников, из высококвалифицированных рабочих: 31 монтажёр, 407 машинистов паровозов и их помощников, 46 машинистов паровых машин и их помощников, 734 слесаря, 70 токарей, 14 литейщиков, 15 медников, 97 кузнецов, 111 молотобойцев, 57 котельщиков, 61 столяр, 315 плотников, всего 1 958 человек. Прочих должностей и профессий: мужчин – 10 616, женщин – 1 153 человека⁴⁶⁰. На 1 сентября 1921 г. в административном аппарате работали 167 человек, политической работой занимались 44 человека⁴⁶¹. Если рассматривать эти данные, а также цифры довоенного периода и двадцатых годов, приведённые в Таблице 8, то складывается впечатление о нормальности кадрового обеспечения, но вопрос с кадрами был и оставался достаточно острым на Забайкальской железной дороге. Приведём несколько примеров. Так, много проблем доставляли снежные заносы на участке Выдрино–Селенга. Для чистки путей требовалась рабочая сила. Но от гражданских учреждений получили 12–25 человек, вместо 300. Только после настоятельных требований 2 января 1921 г. была выделена воинская рабочая сила (начальник штаба 5-й армии выделил 400 человек на Мысовую и по 100 человек в Танхой и Слюдянку).

Помимо этого, служба пути испытывала с начала 1920 г. острый недостаток в рабочих руках для ремонта пути. Происходило это от того, что в деревнях количество получаемого продовольствия значительно превосходило размеры отпускаемого пайка железнодорожным служащим и рабочим. С наступлением холодов недостаток в рабочей силе только увеличился, вследствие того, что у многих ра-

⁴⁵⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 61. Л. 23 об.

⁴⁶⁰ Там же, л. 19.

⁴⁶¹ Власть труда. 1921. 5 августа. № 516 (392); 12 октября. № 572 (478).

бочих не было тёплой одежды и обуви. Процент невыхода на работы доходил до 40 %. Одним словом, положение было таково, что без помощи воинов служба пути не могла производить даже работы, обеспечивавшие безопасность движения. В это же время совершенно остановились ассенизационные работы из-за недостатка рабочих рук. Необходимо было вывезти нечистоты из переполненных выгребных ям до наступления тепла. Это можно было сделать только при усилении пайка ассенизаторам и выдачей им тёплой одежды и обуви⁴⁶².

Таблица 8. Численность рабочих, административно-технических работников по некоторым станциям⁴⁶³

Предприятие	1913 г.	1921 г.
Депо Зима		
Мастеровые и подручные	140	191
Чернорабочие	48	154
Административно-технические работники	5	16
Канторские работники	14	57
Депо Иннокентьевская		
Мастеровые и подручные	169	424
Чернорабочие	51	140
Административно-технические работники	8	10
Канторские работники	15	51
Депо Иркутск		
Мастеровые и подручные	–	501
Чернорабочие	–	105
Административно-технические работники	–	11
Канторские работники	–	60
Депо Слюдянка		
Мастеровые и подручные	93	243

⁴⁶² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 2009. Л. 56–56 об.

⁴⁶³ Власть труда. 1921. 5 августа. № 516 (392).

Чернорабочие	38	47
Административно-технические работники	5	10
Канторские работники	11	31

Составлено по: Власть труда. 1921. 5 августа. № 516 (392).

С наступлением учебного года в 1925 г. на дороге провели точный учёт неграмотных: в возрасте до 18 до 50 лет – 596 человек, из них 376 – свыше 35 лет, которые могли обучаться по желанию. Была создана Дортран ЧКДБ и шесть комиссий в районах Учкпрофсожей⁴⁶⁴. С помощью комиссий удалось развернуть сеть школ ликбеза в количестве 15 штук на 339 учащихся и 32 пункта индивидуально-группового обучения, с числом учащихся в 260 человек. Не так хорошо обстояло с обучением неграмотных одиночек, ввиду чрезвычайно большой разбросанности учащихся по линии и неопытности большинства руководителей. На 1 мая 1925 г. окончили школы ликбеза и пункты индивидуально-группового обучения 471 человек⁴⁶⁵.

Сложным на дороге оставался жилищный вопрос. В наличии имелась только 1/5 часть требуемого жилья⁴⁶⁶. Решение квартирного вопроса осложнялось вследствие переполнения посёлков беженцами и занятия части железнодорожных зданий другими организациями. Некоторые иркутские железнодорожники жили в городе, где имелся агент от Дорпрофсожа, в обязанности которого входило «выискивание квартир для железнодорожных служащих и доставание ордеров» (своих жилых домов дорога не имела в городе). Агента по «выискиванию квартир» заменил жилищно-строительный отдел, введённый на Забайкальской дороге 15 августа 1920 г., который выполнял две задачи: расквартирование служащих, размещение охраны, организаций и учреждений как в существовавших казённых домах, так и в реквизированных частных домах и подготовку к строительству новых домов на линии как для жилья, так и для школ, больниц и организаций.

Первая задача выполнялась за счёт массового уплотнения, переселения,

⁴⁶⁴ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 6. Л. 11.

⁴⁶⁵ Там же.

⁴⁶⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 61. Л. 22 об.

борьбы с самоуправством при занятии квартир военными частями, ОТДЧК и милицией, посторонними ведомствами и лицами. Для получения квартир в посёлках требовалось входить в соглашение с местными ревкомами и жилищными комиссиями. Задача эта осложнялась чрезмерной населённостью станций и посёлков, где также существовала потребность отвода помещений для войск, школ и других организаций. Давая квартиры служащим в частных домах, требовалось оказывать помощь материалами и рабочей силой для исправления печей и мелкого ремонта. К этому надо добавить, что много было уделено внимания на разбор претензий со стороны уплотнённых и переселённых, и выселенных, на издание циркуляров и приказов, регламентирующих квартирный вопрос.

Вторая задача – увеличение количества помещений для служащих и рабочих Забайкальской дороги – была более сложной. Управление дороги подошло к решению следующим образом. Было «выхлопотано» во временное пользование 14 барачков у военного ведомства в Военном Городке в Иркутске, дома Губздравотдела, были построены бараки на станции Черемхово, Култук, Хвойная, выданы кредиты на достройку домов⁴⁶⁷.

Медицинская помощь служащим, мастеровым, рабочим и членам их семей оказывалась в пяти больницах, в отделении для заразных больных, в восьми врачебных приёмных покоях и восьми фельдшерских околотках. Больницы располагались на станциях Иркутск на 40 кроватей, Байкал (30), Слюдянка (50), Иннокентьевская (150), Зима (20). Всего имелось 290 кроватей. Кроме того, в переселенческом пункте на станции Тулун имелось пять кроватей. Врачебные приёмные покои находились в местах жительства участковых врачей, а именно, на станциях Иркутск, Култук, Байкал, Слюдянка, Танхой, Мысовая, Селенга, Половина, Черемхово, Залари. Вся линия от станции Тулун до Селенгинского разъезда была разделена на семь врачебных участков. Среднее число больных, обслуживаемых врачебным участком – 8 357 человек⁴⁶⁸. По смете требовалось 14 участковых врачей, в наличии было 11, врачей в больницах требовалось 10, имелось – 7. Вакан-

⁴⁶⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 31. Д. 2009. Л. 58.

⁴⁶⁸ Там же, л. 65.

сии узких специалистов были заполнены полностью (врач-окулист, врач-отитатор, санитарный врач – 3 человека, зубной врач – 3 человека). Фельдшеров и фельдшерниц-акушеров не хватало (по штату – 29 человек, ещё требовалось – 23 человека, фельдшеров и фельдшерниц-акушеров участковых и околоточных – 69 и 60, фельдшеров санитарных – 3 и 2 человека соответственно. Для подготовки ухаживающего медперсонала на станции Иннокентьевская открыли с 1 февраля 1920 г. специальные курсы служителей и сиделок. Дело с медикаментами обстояло плохо, их не было, не смотря на заявки, которые отправляли в Москву. В целях предупреждения распространения эпидемических болезней между станциями Иркутск и Челябинск курсировали три изоляционных вагона в сопровождении медицинских сестёр, на станции Иннокентьевской имелся санитарно-эпидемиологический отряд, паро-формалиновая камера и дезинфекционная камера «Гелиос». Здесь могла производиться массовая дезинфекция вагонов⁴⁶⁹.

Санитарное состояние путей считалось удовлетворительное, чего нельзя было сказать о вокзалах и жилых домах. Выгребные ямы и клозеты были переполнены, вследствие чего особенно остро стоял вопрос с ассенизационным обозом. Причиной, как указывалось выше, была нехватка рабочих рук и обозов, которые город отказывался давать, ссылаясь на нехватку лошадей⁴⁷⁰.

При национализации частных предприятий в 1920 г. часть отошла в ведение Сибирского округа путей сообщения и стала контролироваться Сибтранспром. Согласно постановлению совещания при Управлении Забайкальской железной дороги от 31 мая 1924 г. Иркутская контора Сибтранспрома с 1 мая перешла в ведение Управления Забайкальской железной дороги под наименованием Службы подсобных предприятий, в которую вошли⁴⁷¹: Славянские предприятия (стеклоделательный завод, завод по выделке огнеупорного кирпича, электрическая станция,

⁴⁶⁹ Там же, л. 65–65 об.

⁴⁷⁰ Там же, л. 65 об.

⁴⁷¹ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1923–1924 год. Иркутск, 1925. С. 203.

работы по добыче слюды), а также Иннокентьевский завод по выделке строительного кирпича и Мальтинский завод огнеупорных изделий⁴⁷².

Дорога оставалась дефицитной, что объяснялось очень слабым движением. Например, в начале 1922 г. провозная способность двухпутной Забайкальской дороги составляла 1,5 пары поездов в сутки. Эти полторы пары должны были составлять производительную работу дороги. В 1922/23 г. перевезено пассажиров – 643 997 человек, грузов – 19 014 915 пудов. Дефицит составлял 1 721 511 руб. 41 коп.⁴⁷³ В 1923 г. в Особом совещании по борьбе с бесхозяйственностью и дефицитностью железных дорог решено послать комиссию в СибОПС и ДВОПС с особыми полномочиями для проведения в кратчайший срок мероприятий по борьбе с дефицитностью⁴⁷⁴. Убыточная работа дороги требовала сокращения аппарата управления. С 1 января 1924 г. СибОПС и линейные отделы были упразднены и вновь воссозданы Управления Омской, Томской и Забайкальской железных дорог, объединённых одним правлением, располагавшимся в Новониколаевске.

Итак, в первые советские годы Управление Забайкальской железной дороги решало множество проблем. Если запасы топлива удалось пополнить быстро и это было связано, в первую очередь, с низкой интенсивностью движения, то вопросы жилья, медицинского обслуживания, подготовки кадров до конца решить не удалось. Решая проблемы обеспечения себя ресурсами, Управление дороги завело обширное подсобное хозяйство, которое, увы приносило немалые убытки. Сверх того, ликвидировать дефицитность Управление дороги самостоятельно решить не могло.

Проведение в жизнь платных услуг транспорта с целью уменьшения дефицитности началось с марта 1922 г., когда курс железнодорожного тарифа был уравнен с курсом рубля Наркомфина, на транспорт «свалились» банковские операции, которые давали возможность обойтись при расчётах без денежных зна-

⁴⁷² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 212. Л. 160 об.

⁴⁷³ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 1. Л. 5–6.

⁴⁷⁴ Вестник путей сообщения. 1923. № 45. С. 21.

ков⁴⁷⁵. Работа железной дороги, начиная с 1925/1926 гг., показывала рост по общей работе. Улучшалось качество работы в части использования подвижного состава, топлива, материалов и рабочей силы. Эти достижения позволяли увеличивать объём перевозок с объёмом технических средств, какой имелся в распоряжении дороги. В то же время, дорога продолжала испытывать крайнюю напряжённость своих ресурсов. Техническое состояние дороги улучшалось очень медленно. Финансовые условия исключали возможность покрытия в полном объёме потребностей дороги в кредитах на ремонт и развитие путевого хозяйства, переустройство станций, пополнения подвижным составом.

3.2. Читинская железная дорога как политическое решение экономической проблемы

Дальневосточная республика со столицей в городе Верхнеудинск была провозглашена 6 апреля 1920 г. на территории Забайкалья и Дальнего Востока. В границах республики была организована Читинская железная дорога, включившая в себя восточную часть Забайкальской и западную часть Амурской железных дорог.

До октября 1920 г. у правительства РСФСР не было соглашения с Верхнеудинским правительством по вопросу о железной дороге. Ранее было заключено соглашение о передаче части Забайкальской железной дороги, проходившей по территории Верхнеудинской республики на началах концессии, но срок договора истекал. С объединением Дальневосточной республики появлялась необходимость договориться о пользовании железнодорожным и водным транспортом. Важное место в переговорах правительство отводило Главным железнодорожным

⁴⁷⁵ Вестник путей сообщения. 1922. № 9. С. 21.

мастерским, располагавшимся в городе Чита. Забайкальская железная дорога, имевшая границу по реке Селенга, не имела своих мастерских. Между тем наличие мастерских, где производился ремонт подвижного состава, могло обеспечить на должном уровне техническое состояние железной дороги. Представитель Народного комиссариата путей сообщения в Сибири С.Т. Ковылкин считал, что в интересах правильной эксплуатации сибирской железнодорожной сети следовало взять в аренду Читинские мастерские в пользование РСФСР. С.Т. Ковылкин просил назначить для ведения переговоров с ДВР представителя от правительства РСФСР или же поручить ему вести переговоры, так как нужен был человек, который бы мог одновременно вести всю организационную работу и управлять транспортом на Дальнем Востоке.

Дальневосточные железные дороги имели большое количество подвижного состава, а равно и запасных частей, станков и оборудования. С.Т. Ковылкин также считал, что РСФСР должна была иметь всё вышеуказанное, более того, важно было извлечь всё необходимое с Востока, и сделать это можно было только при получении концессии в том числе и на Читинскую железную дорогу. Это железнодорожное «богатство», по словам С.Т. Ковылкина, могло обеспечить военную мощь РСФСР. Как только красные войска взяли Читку (22 октября 1920 г.), он в тот же день просил разрешения у В.И. Ленина и Л.Д. Троцкого выехать туда для принятия соответствующих мер⁴⁷⁶.

Народный комиссариат путей сообщения РСФСР придавал большое значение образованию Дальневосточного округа путей сообщения, куда входила Читинская железная дорога, и считал, что в этом обязан был помочь представитель комиссариата путей сообщения С.Т. Ковылкин. Именно он должен был дать в Читку начальника округа, комиссара, техников. Но С.Т. Ковылкин занял совершенно иную позицию. Он, как свидетельствуют архивные документы, объявил блокаду ДВР. Он не помогал, как этого требовало центральное руководство, а наоборот стремился разрушить работу Читинской железной дороги, отзывая без предупре-

⁴⁷⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 109. Л. 32–33.

ждения специалистов, паровозы и вагоны. Без его распоряжения ни один поезд не мог пройти демаркационную линию. А.М. Краснощёков сообщал заместителю наркома путей сообщения В.В. Фомину, что положение становилось невыносимым. С.Т. Ковылкин заявлял, что никаких инструкций от НКПС не получал, отказывался выделить Дальневосточный округ, продолжал распоряжаться территорией ДВР самостоятельно и «вёл себя возмутительно»⁴⁷⁷. В Чите формировалось правительство ДВР. Необходимо было назначить министра транспорта, а кандидатуры не было. В Чите не знали, где находился В.В. Рябиков, назначенный на Читинскую железную дорогу комиссаром, и мог ли он приехать в город. Японские военные следили за всеми этими действиями и были недовольны задержкой их поездов⁴⁷⁸.

В этой ситуации А.М. Краснощёков заявил НКПС, что издал приказ о том, что все дороги на территории ДВР подчиняются Минтрансу ДВР (таким образом, отрезав от Селенги станцию Верхнеудинск) и министром транспорта он назначил Шатова, по его мнению «единственного специалиста, способного справиться с проблемами транспорта в сложившейся ситуации»⁴⁷⁹.

Интересная ситуация сложилась с В.В. Рябиковым. НКПС направил запрос в Новониколаевск с целью выяснения обстановки. Предсибревкома И.Н. Смирнов сообщил 4 ноября 1920 г. из Омска Я.М. Свердлову, что В.В. Рябикова он считал подходящим комиссаром Забайкальской железной дороги, но С.Т. Ковылкин сместил его с должности и направил в Омск в СибОПС⁴⁸⁰. Рябиков предлагал образовывать в буфере округ путей сообщения, назвав его Министерством, подчинив НКПС, тем самым «срезать острые углы» в отношениях с буфером и помочь восстановить работу транспорта, поскольку это было необходимо для разгрузки Владивостока и переброски подвижного состава. Ковылкин и мысли не допускал об образовании в буфере Округа путей сообщения или Министерства, а хотел подчинить себе транспорт буфера или немедленно «выкачать» с Читинской железной

⁴⁷⁷ Там же.

⁴⁷⁸ Там же, л. 34.

⁴⁷⁹ Там же, л. 4.

⁴⁸⁰ Там же, л. 6.

дороги подвижной состав. К тому же В.В. Рябиков сообщал, что, по его глубокому убеждению, А.М. Краснощёков вёл открытую компанию против всякого вмешательства Советской России в дела буфера, в том числе транспорта и требовал от НКПС «поставить его на место»⁴⁸¹. Эти принципиальные разногласия с начальником СибОПС и руководителем ДВР привели к тому, что Рябиков стал неуютным ни для одного, ни для другого руководителя (Краснощёков считал Рябикова «слабым» комиссаром). Он просил направить его на другую работу.

Ситуация в Чите не могла не беспокоить народного комиссара путей сообщения Л.Д. Троцкого. Он в телеграмме, отправленной 6 ноября 1920 г. в Омск на имя С.Т. Ковылкина, изложил план действий. Во-первых, предписывалось избегать всяких конфликтов между руководителями, во-вторых, предлагалось организовать ДВОПС, подобрать кандидатуру начальника округа, комиссаром назначить В.В. Рябикова. Л.Д. Троцкий допускал, что округ мог быть назван Министерством путей сообщения ДВР, а структура и система работ ДВОПС не должна разниться от структуры и системы Российской сети железных дорог. Троцкий предложил Ковылкину, Краснощёкову и Рябикову совместно установить границы между Забайкальской и Читинской железными дорогами⁴⁸².

Недостаток специалистов, рабочих, материалов, подвижного состава, полное расстройство финансово-экономической системы – очевидные факты по окончании Гражданской войны. Так сразу после занятия красными войсками Читы, железнодорожный участок Читинской железной дороги Гонгота–Чита–Сретенск–Ага (около 450 вёрст) имел отдельное управление в Чите в составе около 450 человек. Состав Управления был случайным. Техническое состояние дороги находилось на низком уровне. Из 113 имевшихся паровозов исправными был 24, из 1775 товарных вагонов исправны – 1205, из 100 пассажирских вагонов исправных – 36. Помимо этого был разрушен телеграф, не было запасов шпал, а запас рельсов составлял 33 версты. Восстановлено по временной схеме 235 мостов.

⁴⁸¹ Там же, л. 29 об.

⁴⁸² Там же, л. 7.

Движение восстановлено по одному пути. Обмен подвижным составом между дорогами РСФСР и ДВР происходил по станции Гонгота⁴⁸³.

Вышеприведённые данные – яркое свидетельство тяжёлого положения Читинской железной дороги. Но «широкий и излишний организаторский размах», то есть включение Читинской, Амурской и Уссурийской железных дорог в ДВОПС, по мнению С.Т. Ковылкина, только ускорял и без того почти неизбежный крах путей сообщения ДВР. Только подчинение Читинской дороги СибОПСу, по мнению Ковылкина, могло выправить работу Читинской дороги. Но пока это не удавалось сделать, он, пользуясь представленными полномочиями, давал указание Минтрансу ДВР. Например, предложил организовать Комитет по перевозкам. Кроме того, Ковылкин рекомендовал соединить Читинское и Амурское управления железных дорог для организации «мощного отдела по восстановлению и достройки Амурской железной дороги». Минтранс ДВР выразил желание следовать указаниям С.Т. Ковылкина, но в министерстве не было людей, способных организовать работу, следовательно эти пожелания оказались не выполненными⁴⁸⁴.

А.М. Краснощёков, наоборот, считал, что дальнейшее промедление в организации ДВОПС привело бы к окончательному разрушению всех видов транспорта Дальнего Востока⁴⁸⁵.

Отказ Ковылкина отпустить буферу шпалы для восстановления мостов и вагоны для воинских эшелонов, а также стремление подчинить себе Минтранс ДВР, дали буферу козырь – с распоряжениями СибОПСа в Чите перестали считаться. В.В. Рябиков утверждал, что железнодорожных служащих на Читинской дороге заставляли работать «под дулом револьверов» в то время, как нужна была более гибкая тактика и глубокое понимание задач буфера. Именно этого не доставало С.Т. Ковылкину, действовавшему слишком прямолинейно⁴⁸⁶.

Министр иностранных дел ДВР А.М. Краснощёков 19 ноября 1920 г. из Читы сообщил В.В. Фомину, что Забайкальская железная дорога восточнее Селенги,

⁴⁸³ Там же, л. 8 об.

⁴⁸⁴ Там же, л. 9 об.

⁴⁸⁵ Там же, л. 9 об., 11–12.

⁴⁸⁶ Там же, л. 27.

а также Амурская и Уссурийская железные дороги выделены в самостоятельный ДВОПС, непосредственно подчинённый НКПС РСФСР, сохраняя юридическую независимость в составе Минтранспорта ДВР. Для координации работы с Сибирским округом Краснощёков предлагал установить взаимные представительства Чите и Омске. А.М. Краснощёков через НКПС требовал, чтобы С.Т. Ковылкин немедленно направил в Читю четырёх-пятерых специалистов для занятия должностей начальников отделов. Остальной штат предполагалось набрать на месте. В Чите, помимо этого, ждали инструктора ЦК профсоюза железнодорожников с достаточным количеством специальной литературы⁴⁸⁷.

Читинская железная дорога образовалась в ноябре 1920 г. за счёт разделения Забайкальской железной дороги собственно на Забайкальскую и на Читинскую. Последняя была сформирована из 2/3 части Забайкальской железной дороги и занимала линию: река Селенга–Верхнеудинск–Маньчжурия–Сретенск (1 260 вёрст)⁴⁸⁸. Граница с Забайкальской железной дорогой и Дальневосточной республикой проходила по реке Селенга⁴⁸⁹. В общем пользовании объединёнными Сибирскими и Читинской дорогами была станция Верхнеудинск⁴⁹⁰. В дальнейшем её размеры постоянно удлинялись к востоку за счёт Амурской железной дороги. К осени 1920 г. в границах Гонгота–Чита–Сретенск–Ага дорога имела протяжение около 450 вёрст. С 1 апреля 1922 г. к Читинской железной дороге была присоединена часть Амурской железной дороги от станции Куэнга до станции Ксеньевская включительно длиной 257 вёрст⁴⁹¹. К 1 октября 1922 г. Читинская железная дорога имела протяжение 1507 вёрст от разъезда Мостовой до станций Маньчжурия, Сретенск и Ксеньевская. С 1 марта 1923 г. присоединены 704 версты с пятью участками бывшей Амурской железной дороги до станции Магдагачи и 1 апреля 1923 г. 102 версты до станции Ушумун. В таком положении дорога находилась на

⁴⁸⁷ Там же, л. 12–13.

⁴⁸⁸ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 30. Д. 357. Л. 3; РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 3.

⁴⁸⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 182. Л. 10.

⁴⁹⁰ Соглашение между правлением объединённых Сибирских и Управлением Читинской дорог об общем использовании ст. Верхнеудинск. Чита, 1924. – 30 с.

⁴⁹¹ Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1924–1925 гг. Чита, 1925. С. 1.

первое октября 1923 г., когда она имела протяжение 2 313 вёрст с 16-ю участками службы пути⁴⁹².

Как выше отмечалось, размеры дороги постепенно удлинялись к востоку за счёт Амурской железной дороги. С 1 марта 1923 г. при упразднении Амурской железной дороги и разделе между Уссурийской и Читинской к последней присоединился участок Ксеньевская–Магдагачи протяжением 752 версты и с 1 мая того же года распоряжением ДВОПСа точка раздела Читинской и Уссурийской дорог была передвинута на 102 версты на восток до станции Ушумун⁴⁹³. Так была установлена окончательная граница Читинской железной дороги.

Длина Читинской железной дороги, как мы видим, в течение нескольких лет менялась. На 1 октября 1924 г. эксплуатационная длина состояла из главной магистрали Верхнеудинск–Ушумун длиной 1 837 вёрст и ветвей: Карымская–Маньчжурия 353 версты, Приисковая–Нерчинск-город 9 вёрст, Куэнга–Сретенск 50 вёрст, Сквородино–Рейново – 64 версты, Ушумун–Черняево – 38 вёрст. Общая длина магистрали равнялась 2 351 верста⁴⁹⁴. Помимо линий общего пользования в ведении дороги находились служебные ветви: Часовинская длиной 29 вёрст, Татауровская – 81 верста, Тальцинская – 26 вёрст, Халартинская – 13 вёрст⁴⁹⁵. Протяжение дороги в 1923/1924 г. было следующее: река Селенга–станция Маньчжурия – 1980,42 версты, Китайский разъезд–Сретенск – 302 версты, Приисковая–Нерчинск-город – 12 вёрст, Куэнга–Ушумун – 1 168 вёрст. В 1924/1925 г. протяжение Читинской железной дороги составляло: Верхнеудинск–Ушумун – 1 837 вёрст, Карымская–Маньчжурия – 353 версты, Приисковая–Нерчинск-город – 9 вёрст, Куэнга–Сретенск – 50 вёрст. Всего – 2 249 вёрст. Дорога обслуживала ещё 20 ветвей балластных, угольных, дровяных, карьерных ветвей⁴⁹⁶.

Читинская дорога имела транзитное значение. При строительстве Забайкальской дороги, как части Великого Сибирского пути, преследовались, главным

⁴⁹² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 36.

⁴⁹³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 182. Л. 10; Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1924–1925 гг. Чита, 1925. С. 1.

⁴⁹⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 182. Л. 10.

⁴⁹⁵ Там же.

⁴⁹⁶ Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1924–1925 гг. Чита, 1925. С. 1, 2.

образом, стратегические и политические цели, экономические цели отходили на второй план. Результатом такого подхода стала дефицитность дороги с момента возникновения. О чём можно судить по отчётам: так доходы дороги за 1922/1923 г. составили 585 2379 руб., за 1923/1924 г. – 7 414 021 руб., за 1924/25 г. – 7 009 145 руб.; дефицит – за 1922/23 г. – 1 721 511 руб., за 1923/24 год – 1 664 715 руб., за 1924/25 г. – 5 258 827 руб.⁴⁹⁷ Иного и нельзя было ожидать, учитывая климатические условия и малонаселённость региона.

За период Гражданской войны техническое состояние Читинской дороги сильно пострадало: были разрушены мосты, здания, подвижной состав, паровозы (Приложение 13). Особенностью дороги являлось отсутствие мощных паровозов, эксплуатация которых, в виду слабого движения, признана была невыгодной. Снабжение дороги материалами было затруднено недостатком оборотных средств. На дороге применялась турная езда для обслуживания пассажирских поездов с целью сокращения расходов на дороге⁴⁹⁸.

Ремонт затруднялся недостатком сортового железа, кокса кузнечного, древесного угля, паровозных бандажей. Главные Читинские мастерские страдали из-за недостатка кузнечного и литейного угля. Производительность мастерских – пять паровозов среднего ремонта в месяц.

Читинская железная дорога из дальневосточных дорог считалась в лучшем состоянии в отношении по провозной и пропускной способности (1–1,5 пары поездов в сутки). Между тем требовалась пропускная способность 11 пар. Одно из слабых мест был мост через реку Онон (движение осуществлялось по обходному временному мосту). Вообще на этой дороге слабым местом являлись мосты. Пять из них требовали ремонта⁴⁹⁹. Многие испорченные мосты были восстановлены по временной схеме. Так мост через р. Уду в 1918 г. ремонтировали бывшие австрийские военнопленные (Приложение 14).

⁴⁹⁷ Там же.

⁴⁹⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 43 об.; Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1924–1925 год. Чита, 1925. С. 12, 25; Забайкальский рабочий. 1924. 30 ноября. № 124.

⁴⁹⁹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 1. Д. 78. Л. 4.

Очень тяжёлый вопрос на дороге был с топливом в 1921 г. Под контролем министра транспорта В.С. Шатова руководству ДВР пришлось «вливать» в копи то, чего они не могли сделать в масштабе всего транспорта в смысле продовольствия, обмундирования и т. д. В то же время Черновские копи давали 50 тысяч угля в сутки. Уголь неважный, и Читинская дорога заявляла очень большую цифру – 12 пудов на поездку-версту.

Телеграф был сильно разрушен. Для восстановления разрушений гражданских и искусственных сооружений, подвижного состава, а также для пополнения самых необходимых эксплуатационных материалов требовались большие суммы, но Читинская дорога вследствие чрезвычайно тяжёлого положения финансового ДВР, не располагая возможностью нести большие денежные затраты, расходовала на эти цели, имевшиеся на дороге запасы, что в значительной степени подорвало её ресурсы. Восстановление Читинской дороги, проводимое в границах минимально возможного технического состояния, гарантирующего безопасность движения, продолжалось несколько лет. На восстановительные работы затрачивалось немало средств, большая доля которых выпадала на поддержание участка бывшей Амурской железной дороги Куэнга–Ушумун, протяжением 1 164,84 версты⁵⁰⁰.

Незначительность грузооборота Читинской дороги, в силу особых условий края с едва намечавшимися признаками промышленной жизни, определяло её бездоходность. Дефицитность невозможно было устранить правильной постановкой дела, она зависела от экономики края⁵⁰¹. Только с развитием и укреплением экономики и промышленности можно было уйти от дефицитности Читинской дороги, а это дело не близкого будущего. Но над дефицитностью превалировало важное политическое и стратегическое значение дороги. Если мы обратимся к 1913 г., то увидим, что из всех дорог одна Забайкальская, наследницей которой в худшей её части являлась Читинская, закончила свой бюджетный год с дефици-

⁵⁰⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 3.

⁵⁰¹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 30. Д. 357. Л. 3 об.

том в 5 млн 063 тыс. руб., что составляло 44 % годового расхода⁵⁰². На покрытие дефицита всегда требовалась дотация правительства.

Как вновь сформированная Читинская дорога, в силу крайней скудности ресурсов ДВР, финансировалась лишь постольку, поскольку это было необходимо для поддержания движения. Всё хозяйство дороги велось без сметных предположений. Расходы производились по планам Управления дороги, утверждаемым бывшим Минтрансом ДВР, а с момента советизации ДВОПСом. В таких условиях дорога просуществовала конец года 1920, 1921 и 1922 гг. В дальнейшем на жизнь дороги налагалось уже влияние Центра.

В октябре 1922 г. дорогой была представлена и утверждена Центром первая годовая расходная смета на срок январь-декабрь 1923 г. Эта смета, вследствие распоряжения НКПС об установлении бюджетного года с 1-го октября, ДВОПСом в марте месяце 1923 г. передана к исполнению на период октябрь 1922 г. – сентябрь 1923 г. Финансирование дороги производилось по этой смете ДВОПСом через уполнаркомфина ДВО частью путём выдачи наличных денег и частью путём уплат, за счёт дороги поставщикам и угольным копиям.

Но финансовое положение дороги продолжало оставаться тяжёлым. Недоплаты централизованных кредитных перевозок Военведа ГПУ, ХМУ, составляющих до 12 % дохода дорог, хронически несвоевременная выдача уполнаркомфином дотаций, и, главным образом, задержка Уссурийской дорогой следуемых Читинской по расчётам за перевозки в прямом сообщении платежей за весь истекший год, ставили дорогу в чрезвычайно затруднительное положение и вынудили прибегать к займам в Госбанке, в большей части гарантированным уполнаркомфином ДВОПС, так как Читинская дорога, финансируемая из краевого бюджета, в число дорог, имевших право кредитоваться под гарантию НКПС включена не была⁵⁰³. Единственным источником дохода дороги продолжала оставаться станционная выручка.

⁵⁰² Там же, л. 4; РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 3 об.

⁵⁰³ Там же, л. 4 об.

Вследствие указанных условий, выделить оборотный капитал, без которого ведение правильного хозяйства невозможно, дорога не могла, в результате чего она несла значительные убытки, главным образом от несвоевременных заготовок материалов. Как было показано, дефицит дороги в 1922/1923 г. составлял 1 721 511,41 руб. перевезено пассажиров всех классов 643 997 человек, товаров – 19014915 пудов⁵⁰⁴.

Рациональное ведение хозяйства было возможно лишь при планомерном и нормальном производстве и стабилизации его объёма на определённый период времени. Этих условий на Читинской дороге в 1923 г. не было.

По состоянию технических устройств дорога резко делилась на две части от Верхнеудинска до Маньчжурии и Сретенска, общим протяжением 1 200 вёрст – оборудована хорошо, восточная часть от Куэнги до Ушумуна протяжением 1 100 вёрст находилась в недостроенном виде и для приведения в безопасное состояние требовала значительных затрат⁵⁰⁵.

Основные депо располагались на станциях Верхнеудинск, Хилок, Чита-1, Шилка, Могоча, Ерофей Павлович, Магдагачи; Оловянная. Вспомогательные – на станциях Петровский Завод, Могзон, Карымская (Китайский разъезд), Зилово, Могоча, Сквородино, Ушумун. Вспомогательные депо – на станциях Петровский Завод, Могзон, Карымская, Сретенск, Зилово, Сквородино, Ушумун; Маньчжурия⁵⁰⁶.

На дороге имелись вспомогательные предприятия хозяйственного значения (Татауровская лесная дача и типография) коммерческого значения (Харбинское коммерческое и таможенное агентства)⁵⁰⁷. 4 января 1924 г. организован отдел Вспомогательно-коммерческих предприятий (Читатранспром) с подчинением ему Татауровской лесной дачи, заготовок экспортных лесоматериалов по линии для Китайской Восточной железной дороги и типографии дороги в Чите. В состав отдела входили: лесопильные заводы на станции Дровяная и разъезде Новый Завод,

⁵⁰⁴ Там же, л. 5 об.

⁵⁰⁵ Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1923–1924 год. Чита, 1925. С. 38.

⁵⁰⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 284. Л. 8.

⁵⁰⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 241.

заготовка леса на Татауровской даче, заготовка дров, углеобжигательные печи, завод сухой перегонки дерева и электростанция на станции Дровяная (восемь штук), электростанция на станции Дровяная, лесовозная ветвь от станции Дровяная протяжением 10 вёрст, лесной склад на станции Чита-2, заготовка экспортного леса и шпал в районе станций Петровский Завод–Могзон⁵⁰⁸. Сначала вспомогательные предприятия входили в состав правления и подчинялись заместителю УЦД, а с 28 мая 1923 г. предприятиям были предоставлены права отдельной Службы.

С начала образования дороги, рабочие находились в деморализованном состоянии: на линии не хватало продовольствия и квартир.⁵⁰⁹ Ощущалось отсутствие рабочей силы. Она нужна была даже для подачи топлива на паровоз, потому что эту работу выполняли конторские служащие или пассажиры. Нужны были рабочие для ремонта пути. Производительность труда была очень низкая. Дело доходило до забастовок потому, что люди не получали денег и пайка 7–8 месяцев⁵¹⁰. Так, например, за май 1921 г. было выдано по пять фунтов муки и пачке сигарет, немного валюты.

Кадрами дорога была укомплектована, но квалификация их была очень низкой. На 1 октября 1923 г. работали 11 823 человека и 975 временных рабочих, на 1 октября 1924 г. – 10 287 человек и 2 201 временных. Среднемесячная зарплата составляла 43,7 руб.⁵¹¹

В целях более рационального использования рабочей силы, а вместе с тем и расхода на капитальном и среднем ремонте подвижного состава для административно-технического персонала Главных и участковых мастерских было введено с 1 августа 1923 г. премирование рабочих, при условии выполнения ремонта в соответствующем объёме работ.⁵¹² Для повышения интереса бригад с 1 августа 1923 г. были введены повёрстные премии для кондукторских и повёрстно-

⁵⁰⁸ Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1923–1924 год. Чита, 1925. С. 323.

⁵⁰⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 109. Л. 8–8 об.

⁵¹⁰ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 1. Д. 78. Л. 4.

⁵¹¹ Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1923–1924 год. Чита, 1925. С. 38.

⁵¹² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 5 об., 7 об.

часовые для паровозных бригад. Влияние премии на снижение расходов рабочей силы нам не удалось выяснить, так как отчётность в службе тяги в тот период была поставлена плохо. На Читинской дороге применялся особый тариф, составленный бывшим Минтраном, отличный от общесоветского тем, что по Дальневосточному тарифу должности тарифицировались ниже в среднем на один разряд. Точно также отличная была сетка: отношение ставки первого разряда к ставке 23 разряда равнялось 1:5⁵¹³.

Управление располагалось в Чите в 1920 г. и составляло около 450 человек. На 30 сентября 1923 г. командный состав дороги состоял из 287 человек, сотрудников Управления дороги было 727 человек. На дороги имелись следующие службы: счётно-финансовая (входило в Дорожное бюро нормирования, сборов, коммерческая (в состав входило таможенное агентство на станции Чита), материальная, пути, движения и тяги⁵¹⁴. Имелось также Харбинское коммерческое агентство, открытое Минтраном ДВР. Оно функционировало с 1 мая 1921 г. и находилось в ведении Минтрана, а затем с присоединением к СССР перешло в ведение ДВОПСа.

В составе Управления дороги имелся ДОНО. Руководящим органом на дороге является ДОНО, существующий при управлении на правах самостоятельной службы. Сметой 1922/1923 г. штат по управлению ДОНО утверждён в составе 12 человек. Последующими распоряжениями Округа и Управления дороги, в связи с реорганизацией ДОНО, штат был доведён до 22 человек. ДОНО имел в составе следующие отделы: соцвос, политпросвет, профобр, бухгалтерию и секретариат, которыми руководили заведующие⁵¹⁵.

Школьная сеть состояла из 60 школ первой ступени и семи школ второй ступени. Также в ведении ДОНО находились школы, содержавшиеся за счёт родителей на станциях Гонгота, Кижя, Баляга, Мацевская, Кука и Тургутуй. С января 1923 г. приняты в ДОНО все, кроме станций Мацевская и Тургутуй. С мар-

⁵¹³ Там же, л. 9.

⁵¹⁴ Там же, л. 21, 28, 33, 34 об.

⁵¹⁵ Там же, л. 11 об.

та школьная сеть увеличилась на 9 школ в связи с присоединением части бывшей Амурской железной дороги к Читинской. То к концу учебного года количество школ первой ступени увеличилось до 80. В ДОНО включены все школы, содержащиеся за счёт родителей⁵¹⁶.

В школах обучалось на начало учебного года 9 054 учащихся первой ступени и 1 049 второй, из них детей железнодорожников – 1083, не железнодорожников – 1 046.

С весны 1923 г. начался плановый ремонт и приобретение нового школьного инвентаря. Недостаточный выбор учебных пособий на месте заставили командировать в Москву специалиста для приобретения пособий. В 1923 г. заработная плата работников просвещения увеличилась с 26 руб. до 33 руб., то есть на 40 %⁵¹⁷.

Лечебным делом на дороге ведал дорожный отдел здравоохранения (Дорздрав), находившийся на самостоятельном бюджете⁵¹⁸. К 1 октября 1922 г. на дороге имелось пять больниц с общим числом 240 коек. Распределялись они так: Верхнеудинск - 60 кроватей, Хилок - 40, Чита - 80, Оловянная - 40, Зилово - 20. В марте присоединилась на Сковородино 10 кроватей. Персонал состоял из шести врачей, их них четыре терапевта, двух хирургов, 26 фельдшеров, двух сестёр милосердия и 101 человека остального персонала. К концу бюджетного года количество врачей увеличилось 17, фельдшеров до 53, появились три зубных врача, пять акушерок, прочий персонал составляли 53 человека. Дорога была разделена на 15 врачебных участков⁵¹⁹.

1 сентября 1922 г. на дороге образована административная служба на основании приказа Министерства транспорта ДВР от 30 августа 1922 г. № 164, объединив в себе до того времени самостоятельные отделы: канцелярию Управления

⁵¹⁶ Там же, л. 13.

⁵¹⁷ Там же, л. 11 об.

⁵¹⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 284. Л. 6 об.

⁵¹⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 68. Л. 23, 35.

дороги, юридический отдел и мобилизационный отдел⁵²⁰. Штат службы состоял из 22 человек⁵²¹.

В ноябре 1922 г. Читинская железная дорога была присоединена к общей сети железных дорог СССР. Оставшаяся часть времени 1922 г. и весь 1923 г. ушли на реорганизацию аппарата дороги в соответствии с заданиями центра. Управление дорогой было построено по общей схеме Управлений железных дорог СССР. Во главе стоял уполномоченный народного комиссара пути, он же начальник дороги, и его заместитель. У начальника дороги было два помощника. При начальнике дороги был политсекретариат с шифровально-секретным производством. Службы: административная, пути, тяги, эксплуатации связи и электрики, хозяйственно-материальной, счётно-финансовой, коммерческой, сборов, статистики и картографии, дорожное бюро нормирования, просвещения. Отделы: мобилизационный, вооружённой охраны и юридический, отдел вспомогательных предприятий, Дорожный отдел здравоохранения (находился на самостоятельном бюджете)⁵²².

С начала 1923 г., после упразднения ДВР и включения Читинской дороги в общую сеть дорог СССР, началось постепенное улучшение работы дороги.⁵²³ С 1 января 1924 г. ДВОПС упразднили. Руководство административно-технической работой путей сообщения было возложено на соответствующие центральные Управления НКПС. Для урегулирования перевозок организовали Дальневосточный комитет по перевозкам

Приказом НКПС от 28 июля 1925 г. за № 786 (код № 7470) с 1 октября 1925 г. перераспределялись границы дорог Сибири и Дальнего Востока. Согласно приказу, Забайкальская и Читинская железные дороги объединялись в одну Забайкальскую, в границах станция Иннокентьевская – станция Сковородино с расположением Управления в Чите. Организация управления была построена по общей

⁵²⁰ Там же, л. 13.

⁵²¹ Там же, л. 13.

⁵²² Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1924–1925 год. Чита, 1925. С. 1.

⁵²³ Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1923–1924 год. Чита, 1925. С. 1; Вестник путей сообщения. 1924. № 3. С. 17.

схеме Управлений железных дорог СССР. Во главе Управления стоял уполнаркомпут и, он же начальник дороги и заместитель уполнаркомпути. У начальника дороги имелось два помощника. При уполнаркомпути дороги имелся политсекретариат с шифровально-секретным делопроизводством. Работа дороги делилась между следующими службами: административной, пути, тяги, движения, связи и электротехники, хозяйственно-материальной, счётно-финансовой, коммерческой, сборов, статистики и картографии, дорожного бюро нормирования, просвещения. В Управление дороги входили отделы: мобилизационный, вооружённой охраны и юридический. Круг ведения работ определялся соответствующими о них положениями, а организация – установленными схемами и утверждёнными НКПС сметами⁵²⁴.

В данном параграфе нами установлено, что образование Читинской железной дороги связано с политическими процессами, проходившими на территории Забайкалья и Дальнего Востока. Дорога создавалась в связи с обстоятельствами времени, поэтому рассматривалась как временное явление, и как следствие тому она получилась малоспособной к существованию. От Забайкальской и Амурской железных дорог «отрезали» значительные «куски» разорённых гражданской войной магистрали (к тому же, участок Амурской железной дороги, вошедший в состав Читинской был не достроен), которые, требовали крупных финансовых вложений и квалифицированных кадров. Дорога работала в восстановительный период, поэтому о развитии дороги не могло идти речи.

Важным обстоятельством являлось то, что дорога подчинялась НКПС и Правление руководствовалось его распоряжениями. Структура правления дороги мало чем отличалась от дорог РСФСР. Но «болезненно» решался вопрос об определении границы Забайкальской и Читинской железных дорог, а также вопрос влияния руководителей транспорта РСФСР на руководство Читинской дороги. В сложных политических и экономических условиях на дороге часто менялось

⁵²⁴ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 48. Д. 284. Л. 6 об.; Вестник путей сообщения. 1925. № 44. С. 25; Стож М.Е. Путеводитель по Иркутску и его окрестностям в связи с Великим Сибирским рельсовым путем. Иркутск, 1926. С. 47.

высшее и среднее руководящие звенья. При таких условиях дорога существовала только благодаря низкой интенсивности движения, которую мог обслуживать малоквалифицированный уровень управленцев, служащих и рабочих, а также благодаря постоянной дотационной поддержке.

3.3. Работа Забайкальской дороги в индустриальный период

С 1 октября 1925 г. к Забайкальской железной дороге прибавилась почти вся Читинская железная дорога от реки Селенги до станции Сквородино, с ветвями на Маньчжурию, Нерчинск, Сретенск (2 100 км), линия от станции Чернореченская до станции Иннокентьевская (1 200 км) отошла к Томской дороге. Длина Забайкальской железной дороги с ветвями составляла 2 437 км⁵²⁵. Дорога имела Иркутский, Читинский и Зиловский эксплуатационные районы. В 1930 г. часть Маньчжурской линии была передана в распоряжение головного участка военного ведомства, вследствие конфликта на Китайской Восточной железной дороге. Таким образом, на 1 января 1932 г. протяжённость дороги составила 2 576 км⁵²⁶.

Для понимания проблемы хронической дефицитности дороги следует провести анализ работы в проблемно-хронологическом отношении.

Для обслуживания пассажиров и грузов на Забайкальской дороге в индустриальный период имелось 99 остановочных пунктов. Передаточной станцией была станция Сквородино, которая по своему развитию не соответствовала предъявляемым требованиям. В последующие годы количество станций и разъездов менялось в зависимости от количества грузо и пассажиропотока⁵²⁷. Так, в 1929/30 г. на дороге действовало 144 остановочных пункта. В осеннее время в

⁵²⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 70. Д. 214. Л. 30, 111.

⁵²⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 386. Л. 4; ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 31; Д. 17. Л. 3; Д. 19. Л. 1; Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1927–1928 год. Чита, 1929. С. 1.

⁵²⁷ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 32; Д. 16. Л. 1.

связи с увеличением грузовых перевозок были вновь открыты: одна станция, 49 разъездов и два блок-поста. В связи с окончанием китайских событий и падением грузовых перевозок на летнее время было закрыто 30 остановочных пунктов, а остальные 166 на 1 октября 1930 г. оставались действующими. Но ожидавшееся увеличение грузового движения в зиму 1930/31 г., требовало летом 1930 г. подготовить к открытию 10 новых разъездов на Амурском участке дороги. На дороге имелись станции с основным депо – на 1 января 1931 г. – 7, на 1 января 1932 г. – 10, станций с оборотным депо – 6 и 11, других действующих станций – 171 и 162, не действовавших остановочных пунктов – 16 и 16 соответственно⁵²⁸. На дороге имелись следующие участки тяги: Иркутск, Слюдянка, Улан-Удэ, Хилок, Чита, Оловянная, Шилка, Могоча и Ерофей Павлович. В Иркутске и Оловянной были оборотные депо, на остальных станциях – основные. Иркутск в то же время являлся важным вагонным участком⁵²⁹.

По размерам существовавшего движения поездов менялось станционное водоснабжение⁵³⁰. С марта до половины апреля 1930 г. из-за недостатка воды в источниках Ерофей Павлович, Чичатка, Амазар, Артеушка, Ксеньевская и Зилово пропуск поездов через эти пункты производился напряжённо, вода подвозилась вагонами-баками. Вследствие того, что расположенные по линии Забайкальской железной дороги большинство реки и озёра в зимнее время промерзали до дна, следовательно, источником водоснабжения служили буровые скважины в количестве 24 штук глубиной от 20 до 200 м, а в некоторых местах запас воды на зимний период производился путём повышения горизонта искусственными плотинами. Иллюстрацией сего может служить период с октября по январь 1928-1929 г., когда в чрезвычайно сложных условиях протекала работа дороги, вследствие кон-

⁵²⁸ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 17. Л. 3.

⁵²⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 70. Д. 214. Л. 116, 117, 160, 161, 212; Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 629.

⁵³⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 42. Д. 386. Л. 4; ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 32.

фликта на Маньчжурской границе и сильных морозов (доходивших на Амурском участке до 47 градусов)⁵³¹.

Магистраль отличалась от других дорог затратами на поддержание линии в исправном состоянии. На Кругобайкальском участке имелось много обвалоопасных вёрст. Погодные условия, вибрация от проходивших поездов – все эти факторы влияли на устойчивость горных пород⁵³². Правление дороги планировало внести в программу работ восстановление паромной железнодорожной переправы на случай производства крупных работ по удержанию обвалов или переустройству полотна, а для изучения вопроса по содержанию в исправности пути Кругобайкальского участка – командировать за границу инженера для изучения данного дела⁵³³.

В 1927/1928 г. велись работы по срезке обвалоопасных откосов, но работа была выполнена не в полном объёме из-за нехватки средств. Это вызвало необходимость давать предупреждения на снижение скорости поездов и введение штата обвальных сторожей. Пересекаемые линией Забайкальской железной дороги реки, на участке Иркутск–Верхнеудинск, являлись причиной энергичной размывающей деятельности. Ливни, прошедшие в 1927 г. вызвали перерыв движения товарных поездов с 19 июня по 2 июля 1927 г., пассажирских – с 19 по 24 июня 1927 г. Общая сумма работ по исправлению повреждений составила 2,6 млн руб.⁵³⁴

В 1931 г. было зарегистрировано 67 случаев внезапных обвалов, общим объёмом 5 487 куб. м., сопровождавшихся загромождением путей и закрытием перегона на время до 33 часов. В качестве предупредительной меры на Кругобайкальском участке за счёт специальных ассигнований по смете новых работ, было снято 58 521 куб. м скального грунта и устроено подпорных стенок, ограждающих нижнюю часть скалистых откосов от обвалов в количестве 980 куб. м⁵³⁵. Год 1932

⁵³¹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 17. Л. 4 об.

⁵³² Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 630.

⁵³³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 70. Д. 214. Л. 1, 2, 11.

⁵³⁴ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1927–1928 год. Чита, 1929. С. XXVI.

⁵³⁵ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 19. Л. 10.

ознаменовался рядом катастрофических разрушений пути ливневыми осадками. В результате прерывалось движение на двух путях до двух суток, а на одном пути до двух месяцев⁵³⁶. Угроза перерыва железнодорожного движения осенью 1932 г. вызвала приезд специалиста инженерно-геологической станции во главе с Ю.Н. Малошицким и Ю.В. Хименковым, а производство разведочных буровых работ было поручено ВСГРТ (Хоментовский, Титов, Шур)⁵³⁷. Всё вышеизложенное указывает на то, что Кругобайкальский участок являлся совершенно необеспеченным в отношении непрерывности и безопасности движения в течение ряда лет⁵³⁸.

Дорога имела большое количество технических объектов, которые требовали пристального внимания. В 1926/1927 г. на дороге имелось 4 025 моста, в том числе 1 054 деревянных мостов (опасных в пожарном отношении), 41 тоннель и 19 галерей⁵³⁹. Мосты на участке Куэнга–Сковородино, а также мосты второго пути Иннокентьевская–Карымская были рассчитаны по нормам 1907 г., остальные по нормам 1896 г., следовательно имелось перенапряжение от поездов с тяжёлыми паровозами, вагонами⁵⁴⁰.

Кроме того, по линии имелось 709 сторожевых домов, 635 полуказарм, 2 388 жилых домов, 55 больниц, 53 паровозных здания, 8 вагонных сараев, 28 паровозных мастерских, 72 вагонных мастерских, 192 водоёмных здания, 94 водоподъёмных здания, 13 водоёмно-водоподъёмных зданий, 85 складов, 195 театров, народных домов, красных уголков. На дороге на 1 января 1932 г. работало семь электрических станций и шесть станций, вырабатывавших электрическую и тепловую энергию общей мощностью 763,3 квт⁵⁴¹.

Общее состояние гражданских сооружений в эти годы было неудовлетворительное, благодаря недостаточности средств на их содержание⁵⁴². Слабейшим местом гражданских сооружений была вечная мерзлота и пучины. Для решения этой

⁵³⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 28. Д. 564. Л. 28.

⁵³⁷ ГАНИИО. Ф. Р-1812. Оп. 3. Д. 4. Л. 6.

⁵³⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 28. Д. 564. Л. 29.

⁵³⁹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 26. Д. 6. Л. 25 об.

⁵⁴⁰ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 38.

⁵⁴¹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 19. Л. 3.

⁵⁴² ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 38.

проблемы работали мерзлотные станции на станциях Сковородино и Зилово. На изучение вечной мерзлоты специально отпускались средства. Этим исследованиям придавали особое значение. Работали на дороге и метеорологические станции.

Много проблем рельсовому пути доставляли пучины. Протяжение пучин на дороге составляло около 211 км, т. е. около 8 % от общего. Наряду с пучинами на дороге встречались большие наледи, при благоприятных для них условиях быстрорастущие, требовавшие строгого надзора и своевременной окирковки. Земляное полотно находилось в неудовлетворительном состоянии и из-за отсутствия срезки скальных откосов⁵⁴³. В пути велась замена рельсов на более мощные. Этот момент был важным для дороги, поэтому из года в год объёмы работ по замене шпал увеличивались. Так, в 1920–1922 гг. заменено около 6–7 % от полного наличия шпал⁵⁴⁴, а в 1923/1924 гг. – 11,5 %, в 1925/1926 г. – 17 %⁵⁴⁵.

Рассмотрим подсобно-производственные предприятия дороги в этот период (Таблица 9). К уже существовавшим предприятиям, названных ранее, добавились: Селенгинский лесопильный завод, Колангуйский рудник плавикового шпата, разработка слюды-флогопита, близ станции Слюдянка, разведка Букачачинского месторождения каменного угля, представительство ГЭТа по Забайкальской области по снабжению электрическими принадлежностями (электромагазин), коммерческие лесные склады на станциях Борзя и Оловянная⁵⁴⁶, Ургинская (Улан-Батор-Хато), Иркутская и Читинская городские станции. Для руководства этими предприятиями при правлении Забайкальской железной дороги был организован особый отдел Промхоззабжед на полном хозрасчёте. Отдел имел основной и оборотный капитал. Расходы покрывались за счёт доходов от отпускаемой дороге продукции. Необходимое кредитование производилось Госбанком⁵⁴⁷.

Таблица 9. Результаты работы вспомогательных предприятий Забайкальской железной дороги в 1925/1926 г.

⁵⁴³ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 23. Д. 16. Л. 74; Оп. 24. Д. 11. Л. 38.

⁵⁴⁴ Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 630.

⁵⁴⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 70. Д. 214. Л. 13.

⁵⁴⁶ Там же, л. 64, 262.

⁵⁴⁷ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 18, 29, 35, 50 об.

Наименование	Прибыль	Убыток
Коммерческие склады и магазины	5 118 руб. 82 коп	–
Стеклозавод	–	49 449 руб. 26 коп
Электростанция на станции Слюдянка	–	418 руб. 39 коп
Добыча слюды	1 276 руб. 75 коп	–
Кирпичный завод	1 276 руб. 86 коп	–
Татауровская лесная дача	–	15.392 руб. 60 коп
Химический завод	–	4 619 руб. 44 коп
Селенгинский завод	735 руб. 03 коп	–
ИТОГО	9 217 руб. 46 коп	Вместе с предыдущим годом 69 879 руб. 69 коп

Составлено по: ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 50 об.

В виду убыточности Промхоззабжеда правление дороги с нового 1926/1927 г. произвело реорганизацию. Предприятия, не имевшие прямой связи с транспортом наметили к ликвидации, а предприятия лесопильные и лесозаготовительные – к расширению. В связи с этим закрыли Слюдянский рудник, передали Читинскому краевому исполкому химзавод, ликвидировали стеклозавод и магазин электропринадлежностей⁵⁴⁸.

Вместе с тем, общие экономические условия в Забайкалье благоприятствовали росту грузовых перевозок. Развивались сельское хозяйство и связанная с этим потребность в промышленных изделиях. По сравнению с 1924/1925 г. количество частных и воинских грузов увеличилось на 28,5 %, причём увеличение первых определилось в 27,2 %, а вторых – 53,7 %. Что касается грузов, перевезённых в коммерческих поездах для нужд своей дороги, то они дали увеличение про-

⁵⁴⁸ Там же, л. 50 об.

тив 1924/1925 г. на 44 %, вследствие расширения восстановительных и ремонтных работ по всем отраслям хозяйства дороги. Бурный рост хозяйственных перевозок, превышавший сметные задания на 35,6 %, в общем давал превышение по перевозкам всех грузов малой скорости на 4,5 %. В 1926/1927 г. всего грузов в коммерческих поездах перевезено 1 479 091 пудов. Средняя суточная погрузка по дороге в 1927/1928 гг. составляла 220 вагонов (191 вагон в 1926/1927 гг.). В 1928/1929 г. увеличилась работа по погрузке на своих станциях в сравнении с предыдущим годом на 36,9 %, по приёму грузов на 30,5 %, а всего на 33,5 %. Грузовая работа выполнена на 92,4 % от плана. Накопление грузов объяснялось недостатком вагонов и паровозов, отвлечённых на маньчжурский участок и заполненностью Амурского участка поездами⁵⁴⁹. Главнейшими коммерческими грузами были: мука, крупа, зерно, соль, лес, дрова, каменный уголь, нефть, керосин, бензин, смазочные материалы, мануфактура, рыба⁵⁵⁰. Квартальные и месячные планы перевозок грузов как по погрузке на своих станциях, так и по приёму от чужих дорог, заблаговременно составлялись Районным комитетом по перевозкам в Хабаровске при участии агентов Забайкальской железной дороги⁵⁵¹.

В 1926/1927 г. в пригородном сообщении перевезено 989 308 человек, в дальнем – 1 820 965 человек. Число проехавших по бесплатному (служебному) билету составляло 623 283 человек. В сравнении с 1925/1926 г. количество перевезённых пассажиров уменьшилось на 3,8 %. Средний состав пассажирского поезда 36,5 осей. Погрузка увеличилась на своих станциях на 17,5 %. В 1928/1929 г. общее количество перевозок увеличилось по сравнению с прошлым годом на 66,3 %. За 1928/1929 г. этот рост против 1927/1928 г. составлял 16,3 %. Количество перевезённых пассажиров за 1929/1930 г. в пригородном сообщении составило 1 759 220, в местном сообщении – 1 391 218, за 1928/1929 г. – 814 893 и 789 413 соответственно⁵⁵². Самый большой рост относился к пригородному сообщению и

⁵⁴⁹ Там же, л. 4 об.

⁵⁵⁰ Там же, л. 4 об.

⁵⁵¹ Там же, л. 35.

⁵⁵² ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 17. Л. 3.

определился в 116 %, по местному сообщению – 76,2 % и по транзиту – 41,8 %.⁵⁵³ Высокий темп роста перевозок пригородных пассажиров объясняется, в том числе, присоединением станции Иннокентьевская к Забайкальской железной дороге. Немалое влияние на увеличение пригородного сообщения за 1928/1929 г. оказывали всевозрастающий культурный и экономический уровень населения, связь города с деревней, пригородов с городом, развитие сети учебных заведений и различных курсов разных специальностей.

Организация управления движением поездов по всей дороге была различная. На участках Иркутск – Байкал, Танхой – Чита 1, Чита-2 – Карымская осуществлялось блокировочным способом, на участках Байкал–Танхой, Амазар–Сковородино по телеграфу, на участках Карымская–разъезд № 86, Чита-1–Чита-2 и Карымская–Амазар – жезловым способом. Промежуточные проходные станции на участках Иркутск – Байкал и Танхой – Карымская были оборудованы централизацией стрелок и сигналов; деповские же и участковые станции этого участка, а также и все станции однопутного участка такого оборудования не имели⁵⁵⁴.

С вагонами дело обстояло благополучно, а с паровозами положение было тяжёлое. Парк грузовых вагонов состоял из 6 883 штук, из них здоровых 4 454 вагонов. Пассажирских вагонов было 723, из них здоровых – 412. Состояние парка паровозов на 17 марта 1926 г. следующее: всего имелось 213 паровозов, из них 176 здоровых, в том числе 40 холодного запаса⁵⁵⁵. Осенний осмотр дороги 1927 г. показал, что паровозы Слюдянского участка тяги находились в крайне запущенном и грязном состоянии. На Верхнеудинском и Хилокском участке отмечены задержки поездов вследствие неисправности паровозов. Одной из причин такого состояния являлось то, что паровозные бригады при сменной езде относились к машине без особой заботы⁵⁵⁶. В следующем случае, в 1928/1929 г. накопление

⁵⁵³ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 26. Д. 6. Л. 3, 23, 26; Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1927–1928 год. Чита, 1929. С. 3, 8.

⁵⁵⁴ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 23. Д. 16. Л. 1 об.

⁵⁵⁵ Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 629.

⁵⁵⁶ Приказы Забайкальской железной дороги. Чита, 1927. Выпуск от 19/26 декабря 1927 г. Код 3728.

грузов объяснялось недостатком вагонов и паровозов, отвлечённых на маньчжурский участок и забитостью Амурского участка поездами.

По среднесуточному пробегу паровоза, среднему составу грузового поезда, главных показателей того времени, Забайкальская железная дорога в 1930 г. сделала существенный шаг вперёд, но, не смотря на достижения, работа протекала в напряжённом режиме. Требовалась перестройка работы для того, чтобы снизить её.

События на Китайской-Восточной железной дороге в 1929 г. вызвали экстренную переброску большого количества воинского груза, а также людских перевозок, заставили в боевом порядке произвести перегруппировку паровозного парка. Эта быстрая перегруппировка, интенсивная работа его, а также скорый ремонт повлиял на увеличение процента больных паровозов и потребовал его усиленного ремонта в последующее время. В разгар воинских перевозок работа дороги увеличилась на 70 %, по сравнению с 1929/1930 г.

Правлением дороги в июне 1929 г. было затребовано соответствующее количество паровозов и паровозных бригад, квалифицированной рабочей силы, а также необходимый материал и запасные части. Мощные паровозы начали поступать со второй половины ноября 1929 г., и поступление их затянулось на два месяца, что отвлекло значительную часть рабочей силы на приёмку и без того недостаточной на Иннокентьевском и Читинском участках тяги. Спешная приёмка паровозов, невозможность приёмки вне депо, в условиях сурового климата, отвлечение квалифицированной рабочей силы на приёмку – всё это отразилось на состоянии своих паровозов и повысило процент больных. А.К. Мирский упрекал НКПС в том, что Омская железная дорога слишком поздно откомандировала паровозы и притом не обеспечила запасными частями.

Помимо паровозов, правление Забайкальской дороги затребовало от НКПС 100 паровозных бригад, 135 слесарей и 250 смазчиков, а прибыло 30–35 % от затребованного количества. Несвоевременное командирование осложнило и без того тяжёлое положение на Забайкальской дороге. Пришлось немедленно создавать паровозные бригады, набирать слесарей за помощников машинистов, ослабляя

ремонт паровозов. А все командированные машинисты оказались людьми неопытными, что увеличило порчу паровозов, бросание поездов, течь дымогарных труб, опоздания. А.К. Мирский видел выход из создавшегося положения (в работе железных дорог) в укреплении дисциплины. Он писал: «Мы далеки от мысли, что решающая роль в деле оздоровления производственной обстановки принадлежит репрессиям...»⁵⁵⁷. Следовало, по мнению руководителя дороги, ставку делать на сознательный пролетариат.

Стимулом в работе дороги считался пересмотр тарифных ставок в системе работы паровозных и поездных бригад. До 1 декабря 1929 г. труд бригад оплачивался ставкой с добавлением 15 % покилометровых. Но 15 % цифра невелика, а нормы пробега устанавливались жёсткие, отсюда стоимость километра не интересовала бригады в движении. Бригада не стремилась к большому пробегу, не интересовалась количеством отработанных часов в месяц, так как при всех условиях она получала 95 % своей нормальной зарплаты. Увеличение доли покилометровых с 1 декабря 1929 г. до 35 % эффекта не дало. Но изменить резко соотношение ставки и покилометровых в большую сторону, чем это сделал НКПС, до 80–100 %, путём уменьшения ставки по тарифу с одновременным увеличением покилометровых не удалось⁵⁵⁸.

Перед Забайкальской дорогой стояли колоссальные задачи в рассматриваемый период. В 1930 г. грузооборот повысился на 30 %, по пассажирскому движению на 70 %, работа дороги превысила работу прошлого года на 43 %. Но показатели работы дороги были низкими. Из обещанных 120 паровозов НКПС дало 42. Суточный пробег паровоза составлял 170 км, а по заданию – 240 км. Процент больных паровозов не должен был превышать 13 %, а составлял – 23 %. На отдельных участках этот процент был ещё выше: по депо Чита-1 – 29,5 %, депо Иннокентьевская – 25,5 %. Начальник Забайкальской железной дороги П.М. Мальгинов объяснял высокий процент больных паровозов отсутствием необходимых темпов в работе среднего и младшего командного состава дороги, низкой трудо-

⁵⁵⁷ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 17. Л. 4 об.

⁵⁵⁸ Забайкальский рабочий. 1930. 11 марта. № 58 (1727).

вой дисциплиной работников депо. Уход за паровозами в пути со стороны паровозных бригад – самый скверный, как и ремонт паровозов. Нередки были случаи, когда вышедший из основного ремонта паровоз снова возвращался в депо.

Значительное снижение трудовой дисциплины подтверждалось 634 происшествиями за год. Усилились крушения и столкновения поездов. Для оздоровления паровозного парка дирекция дороги сформировала в депо Чита-1 ударный «кулак» из 26 высококвалифицированных рабочих, собранных по всей дороге. По договорённости с военным ведомством на помощь депо Верхнеудинск было прикреплено 135 красноармейцев на строительные работы, 50 слесарей на ремонт паровозов и 16 паровозных бригад. Они приступили к работе 13 сентября 1930 г.

В 1930 г. план перевозок менялся несколько раз и окончательно был представлен к концу первого квартала. Больные паровозы, нехватка угля и людей создали «пробку» на Забайкальской железной дороге. Положение сложилось напряжённое. На станциях скопились десятки поездов. На 10 декабря 1930 г. стояли 70 поездов, преимущественно с продовольствием⁵⁵⁹. Плохая работа всех звеньев дороги привела к тому, что ни один плановый показатель не был выполнен. Руководство дороги винило в этом клиентуру, сезонность перевозок. Чиновники дороги требовали от руководителей предприятий при плановом хозяйстве распределять отправку того же хлеба равномерно в течение года, чтобы не нарушать плановость движения.

Нарком путей сообщения Я.Э. Рудзутак на совещании руководителей дорог дал понять, что рассчитывать на крупные финансовые вложения не придётся, поэтому следовало изыскивать резервы на самой дороге. Забайкальская дорога могла рассчитывать на собственные силы только при равномерной годовой загрузке дороги, которой не было. Заместитель директора Забайкальской железной дороги А.К. Мирский выступил в газете «Забайкальский рабочий» с гневной статьёй по этому поводу. Он писал, что «клиентура государственная и корпоративная, исключительно рассматривала транспорт, как извозчика, стоявшего на углу, в про-

⁵⁵⁹ Восточно-Сибирская правда. 1930. 28 декабря. № 100.

лётку которого можно уместиться в любую минуту и гнать его туда, куда заблагорассудится беспечному и легкомысленному пассажиру»⁵⁶⁰.

В 1930 г. по приглашению правительства в Советский Союз приехал президент железнодорожной компании Great Northern Railway Ральф Бадд со своей командой. Целью поездки было не только знакомство, но и обследование советских железных дорог, а также выработка рекомендаций для их развития, на основе увиденного. В частности, Бадд высказался против обслуживания паровозами длинных плеч в 500 км. (имелся неудачный опыт, который хотели повторить в 1930 г.) в климатических условиях Забайкалья⁵⁶¹.

Остановимся подробно на вопросе обеспеченности квалифицированной рабочей силы. С 1 октября 1925 г. для Забайкальской железной дороги был установлен штат в 14 772 человек. За первые пять месяцев 1925/1926 гг. штат составлял 13 933 человека, т. е. на 5 % меньше нормы. Средний заработок за 1-й квартал 1925/1926 гг. составлял 71,6 руб.⁵⁶² Общая численность работников в 1927/1928 г. составляла 11 229 человек, из них в правлении – 858 человек⁵⁶³. Численный состав дороги в 1928/1929 г. составлял 12 415 человек, в 1929/1930 г. – 15 644 человека.

Дорога была плохо обеспечена инженерно-техническими кадрами. На дороге должно было быть инженеров и специалистов с высшим образованием, исключая отдел просвещения, 267 человек, а работало всего 52, или 19,5 %⁵⁶⁴. В 1925/1926 гг. имелось 126 вакансии, которые должны были быть замещены лицами с высшим техническим образованием, но в действительности были заменены 42 должности – техниками. Из 36 инженерных должностей на 1 октября 1926 г. были заняты шесть должностей, или 10,6 % от общего количества. Техников путей сообщения было в семь человек, или 19,4 %. Не имевших права производства строительных работ 23 человека, или 64 % общего количества. В правлении в отделе пути имелось 17 инженерных должностей, в действительности работали 12

⁵⁶⁰ Забайкальский рабочий. 1930. 11 марта. № 58 (1727)

⁵⁶¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 29. Д. 3. Л. 45 об.

⁵⁶² Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Т. 2. Иркутск, 2015. С. 629.

⁵⁶³ Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1927/1928 год. Чита, 1929. С. 16.

⁵⁶⁴ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 6. Д. 29. Л. 41; Оп. 24. Д. 19. Л. 31 об.

инженеров, четыре техника и один техник путей сообщения⁵⁶⁵. Отдел тяги не был обеспечен инженерно-техническими силами. На девяти тяговых участках не имелось ни одного инженера. В Читинских главных мастерских работал только один инженер в должности помощника начальника мастерских. В отделе связи управления было два инженерно-технических работника, а на линии ни одного. По хозяйственно-материальному отделу инженерные должности начальника и инженера части заменены лицами с практическим стажем. В отделе сборов по характеру выполняемой работы инженерно-технических работников не требовалось.

Распределение инженеров по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства свидетельствует о том, что Забайкальская железная дорога не имела ни одного инженера в должности начальника участка тяги и его помощника.

НКПС определило норму общего количества инженеров по отношению к общему наличию штатного контингента – 0,78 % (7,8 инженера на одну тысячу рабочих). Из данных Таблицы 10 усматривается, во-первых, огромный недостаток инженеров на Забайкальской железной дороге – 79,8 % по сравнению с другими дорогами Сибири, во-вторых, преобладающее количество инженеров находилось в правлении и практически полным отсутствием на линии. К этому следует добавить: на дороге отмечалась большая текучесть инженеров – 56,2 %. Причиной ухода служили в основном тяжёлые материально-бытовые условия. Предприятия с лучшими оплачиваемыми должностями и лучшими жилищными условиями привлекали многих старых железнодорожников.

Таблица 10. Количество инженеров на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока на 1 октября 1927 г.

Наименование дорог	Количество и рабочих	Наличие инженеров			По-требность	Недостаток к норме	
		Правления	Линии	по-		всо-	от

		абсолютно	% от наличия	абсолютно	% от наличия				
Омская	33227	49	57	37	43	86	258	-172	66,6
Томская	26504	51	70	23	30	74	206	-132	64
Забайкаль- ская	25976	20	62,5	12	37,5	32	202	-170	79,8
Уссурийская	22226	44	55	36	45	80	183	-103	56,3
Итого по се- ти дорог	91366 2	1857	61,2	1177	38,8	3354	7119	-4085	57,3

Составлено по: Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. С. 47.

НКПС определил потребность железнодорожного транспорта в техниках в 5 % от общего штатного состава рабочих и служащих. Общая насыщенность дорог техниками значительно меньшая, чем инженерами. Забайкальская железная дорога и по количеству техников занимает последнее место среди дорог Сибири и Дальнего Востока (Таблица 11).

Таблица 11. Количество техников на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока на 1 октября 1927 г.

Наименование до- рог	Количество рабочих и	Наличие техников в командном составе			Об- щее коли- чество
		Правления	Линии	то-	

		абсолютно	% от наличия	абсолютно	% от наличия		
Омская	33227	61	17	298	83	359	359
Томская	26504	13	20,9	49	79,1	62	179
Забайкальская	25976	6	15,9	32	84,1	38	109
Уссурийская	22226	56	42,1	77	57,9	133	133
Итого по сети дорог	913662	884	19,5	3635	80,5	4519	10861

Составлено по: Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. С. 53.

Проблему квалифицированной рабочей силы в 1927/1928 г. дорога в основном решила. Лишь Амурский участок ощущал недостаток рабочих рук. Дорога завозила рабочих из центральных областей республики, но и это мероприятие не могло обеспечить выполнения строительства к сроку, так как из-за тарифной политики других организаций, таких как Союззолото, привезённые рабочие переходили к этим организациям⁵⁶⁶. К этому следует добавить, что советско-китайский конфликт также отвлек рабочую силу, поскольку рабочие перебрасывались на всевозможные непредвиденные сметой работы⁵⁶⁷. Ощущавшийся в начале года недостаток таксировщиков был устранен путём подбора за счёт сотрудников ликвидированного отдела сборов бывшей Забайкальской железной дороги в Иркутске⁵⁶⁸. Не удовлетворяла квалификация работников складского хозяйства и склада топлива. Положение с кадрами ухудшилось к 1930 г. Ощущался недостаток квалифицированных рабочих, грамотных дорожных мастеров и особенно бригадиров пути. Несмотря на проводимую в течение последних трёх лет подготовку таких специалистов, квалификация их оставалась очень низкая. Недостаток из рабочих

⁵⁶⁶ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 6. Д. 29. Л. 41–42.

⁵⁶⁷ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 23. Д. 16. Л. 77.

⁵⁶⁸ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 44. 45.

ощущался в печниках, каменщиках, каменотёсах, плотниках. На дороге не хватало 200 машинистов и 200 их помощников, 230 кочегаров и одна тысяча слесарей. Для нормальной работы дороги в 1930 г. требовалось 6,5 тысяч человек дополнительно, а набрали 2 800 человек⁵⁶⁹.

В 1929/1930 г. на Забайкальской дороге действовали несколько видов оплаты труда. Стимулировали труд рабочих повременной, повременно-сдельной, сдельной, откупной и премиальной системами оплаты труда⁵⁷⁰. В 1929 г. была установлена дополнительная приплата мастерам текущего ремонта пассажирских вагонов в размере 25 %, узел Иркутск–Иннокентьевская был отнесён к 110 процентному поясу, следовательно, повышена покилометровая премия к тарифной ставке паровозным машинистам до 30 – 35 %, помощникам машиниста – до 20–23 %, кочегарам – до 20 %, также были повышены ставки (от 5 до 30 %) и должностные оклады. На текущем ремонте паровозов в конце года был введён планово-предупредительный ремонт с оплатой по расценкам штука – рубль, а между поездной оставлен на откупе с оплатой за 100 паровозо-километров пробега. Текущий ремонт пассажирских и товарных вагонов оставался на повременной оплате, но доплачивали 30 % к тарифной ставке.⁵⁷¹ Сдельная оплата применялась на капитальном и среднем ремонте паровозов и вагонов, в отделе связи и пути, повременно-сдельная – у паровозных и кондукторских бригад, на остальных работах – повременная

При существовавшей организации труда большим вопросом являлся вопрос неполного использования рабочей силы, обслуживавшей подачу топлива на паровозы. Причина – малый размер движения и невозможность заполнить 8-часовой рабочий день. Помимо основной работы, установленной для постоянных рабочих, обслуживавших подачу топлива на паровозы, в порядке уплотнения рабочего дня привлекались к выполнению других работ: на выгрузку и разгрузку топлива и ма-

⁵⁶⁹ Восточно-Сибирская правда. 1930. 23 сентября. № 23; 25 сентября. № 26.

⁵⁷⁰ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 41, 42.

⁵⁷¹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 19. Л. 34.

териалов, укладку топлива в штабеля, равнение и исправление штабелей дров и угля, очистку площадей склада от щепы, мусора, охрану и другие.

В 1931 г. «пробка» на дороге ещё не была ликвидирована, но перелом намечался. На это повлияло введение спаренной езды, когда за паровозом были закреплены две бригады, которые работали на нём попеременно. Паровозная бригада становилась хозяином паровоза, проявляя к нему рачительное отношение. Обезличенную езду, введённую на дороге в 1927 г., признали вредительством: составы стояли, ждали паровозов, а их не было, не успевали ремонтировать, а отремонтированные быстро ломались.

Из числа недостатков, влиявших на рациональное использование рабочей силы, отмечались следующие: нехватка и изношенность оборудования, недостаточная квалификация администрации, отсутствие механизации погрузо-разгрузочных работ, отсутствие на местном рынке квалифицированной рабочей силы, движение поездов не по расписанию, с опозданием. Для упорядочивания использования рабочей силы, паровозы для выполнения среднего ремонта переданы Читинскому заводу, пассажирские паровозы стали обслуживаться бригадами, приписанными к паровозу, была введена премиальная система оплаты труда. Для увеличения производительности труда, был проведён ряд мер, связанных с охраной охраны труда, расширилась область применения сдельных работ⁵⁷².

Для подготовки кадров на дороге имелась профессионально техническая школа с двумя отделениями: строительным и эксплуатационным. Имелось три школы фабрично-заводского обучения со специальностями: слесарей, токарей, деревообделочной, кузнечной, котельной, литейной, медницкой. Работали курсы рабочего юношества, а также курсы повышения квалификации: а) дорожных мастеров, паровозных машинистов, электромехаников, счётно-финансовых работников⁵⁷³.

В 1925/1926 г. для детей на дороге имелось 24 школы и 17 общежитий, четыре дошкольных учреждения. Охват детей школой, где была возможность обяза-

⁵⁷² ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 19. Л. 30 об.

⁵⁷³ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 47 об.

тельного обучения, составлял 76,1 %, а где школы были доступны – 95–97,3 %⁵⁷⁴. Главная проблема в работе школ состояла в отсутствии помещений, поэтому обучение велось в две-три смены. Также имелась 31 школа повышенного типа, школа для малограмотных и школа ликбеза. Сеть школ ликбеза уменьшилась в сравнении с 1924/1925 г. на 45 %.

В административно-хозяйственном управлении, после объединения дороги, была произведена децентрализация административного отдела, сокращено количество лиц административного аппарата упразднением должностей помощников начальников отделов и частей и расширены их полномочия. При этом организован планово-контрольный отдел и лесной подотдел⁵⁷⁵.

Правление Забайкальской железной дороги было организовано 1 декабря 1925 г. Аппарат правления состоял из расформированного Управления дороги в Иркутске. Из пяти человек состава двое были с высшим техническим образованием. Распределение обязанностей между членами правления разграничивались приказом правления⁵⁷⁶. Председатель правления дороги, он же уполномоченный наркомата путей сообщения, осуществлял общее руководство. Первый заместитель председателя правления дороги курировал отдел движения, службы: тяги, пути и сооружений, связи. Второй заместитель – отделы: административный, нормирования труда и быта, материальный, охраны. Третий – отделы: материально-хозяйственный, связи и электротехники, просвещения, юридический и другие. Четвёртый заместитель – коммерческий отдел. Кроме того, в Иркутске в виду отдалённости правления, которое располагалась в г. Чита, был назначен заместитель председателя правления дороги, который от имени правления контролировал деятельность Забайкальской железной дороги⁵⁷⁷.

В целях совершенствования управления дорогой с 1 октября 1929 г. был организован планово-экономический отдел правления на основе выработанного о нём положения, с объединением в нём бывших отделов рационализации, стати-

⁵⁷⁴ Там же, л. 49 об.

⁵⁷⁵ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 26. Д. 6. Л. 24.

⁵⁷⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 70. Д. 214. Л. 20.

⁵⁷⁷ Бюллетень Управления Забайкальской железной дороги. 1925. 21 декабря. № 133. С. 4.

стики и картографии и дорожного бюро нормирования⁵⁷⁸. Необходимо отметить, что отделом статистики и картографии одним из не многих на сети дорог была проведена централизация учёта работы паровозов, паровозных и кондукторских бригад⁵⁷⁹. 19 ноября 1929 г. изменилась структура бывшего отдела пути. Одна часть сотрудников занималась эксплуатационной работой, другая – новыми работами. С 1 января 1930 г. было организовано бюро контроля по учёту и наблюдению за выполнением важнейших директив и заданий⁵⁸⁰. С 1 мая 1930 г. проведена реорганизация аппарата правления и линии: в составе тормозного отдела сохранена тормозная группа, организованная с 1 апреля 1930 г. и группа реализации, находившаяся в ведении бывшего планово-экономического отдела. В составе ХМО, в связи с ликвидацией дорожного бюро рационализации, организована группа по реализации лома, старых и избыточных материалов.

Следует заметить, что на Забайкальской дороге непрерывно шли организационные изменения. Вместе с тем к началу 1930-х гг. техническое состояние Забайкальской железной дороги оставалось на низком уровне. Как уже отмечалось, ощущались проблемы с ремонтом паровозов, с водоснабжением станций. Процент больных паровозов по-прежнему превышал норму, трудовая дисциплина оставалась не на должной высоте. Дорога с трудом обеспечивалась топливом, так как Черновские копи, главные поставщики угля, давали 42 % требовавшегося объёма угля. Это обстоятельство вынуждало покупать дорого стоивший уголь со станции Черемхово. Отдельные моменты улучшения работы дороги не были закреплены.

В 1933 г. СНК и ЦК ВКП(б) приняли два постановления: «О работе железнодорожного транспорта» (5 июля 1933 г.)⁵⁸¹ и «О перестройке органов управления железнодорожным транспортом» (8 июля 1933 г.)⁵⁸². Для изменения канцелярско-бюрократического стиля руководства на местах на дорогах ликвидирована должность директора железной дороги (утверждена 12 июня 1930 г.) и вновь вве-

⁵⁷⁸ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 19. Л. 29 об.

⁵⁷⁹ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 11. Л. 47.

⁵⁸⁰ ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 24. Д. 19. Л. 29 об.

⁵⁸¹ Восточно-Сибирская правда. 1933. 9 июля. № 157.

⁵⁸² Там же, 14 июля. № 160.

дена должность начальника дороги. В это же время на железных дорогах введены политические отделы, перестраивается система заработной платы и нормирования труда. Повышался процент прогрессивной оплаты труда, вводились специальные премиальные фонды, новые повышенные тарифные ставки для различных профессий, увеличивались должностные оклады ряду инженерно-технических работников⁵⁸³. Продолжением этих важных для железнодорожного транспорта документов стало изменение границ многих железных дорог страны, в том числе, изменения в марте 1934 г. Забайкальской железной дороги в связи с выделением Восточно-Сибирской железной дороги.

Таким образом, Забайкальская железная дорога в рассматриваемый период претерпела очередные изменения своих границ. Если, изменения границ в 1920–1925 гг. можно объяснить политическими событиями и отчасти поисками улучшения работы дороги в новых экономических условиях, то изменение границ 1925 г., мы полагаем, было связано с волюнтаристским решением без учёта объективных предпосылок и возможных последствий. Начиная с 1925/1926 г. дорога показывала рост по общей работе. Улучшалось и качество работы в части использования подвижного состава, топлива, материалов и рабочей силы. Эти достижения позволяли увеличивать объём перевозок. Но увеличение достигалось большими усилиями.

Дорога продолжала испытывать крайнюю напряжённость своих ресурсов. Техническое состояние дороги улучшалось очень медленно. Финансовые условия исключали возможность покрытия в полном объёме потребностей дороги в кредитах на ремонт и развитие путевого хозяйства, переустройство станций, пополнения подвижным составом. В очень плохом состоянии продолжал находиться Кругобайкальский участок. В этом главную роль играл недостаток людских ресурсов и полное отсутствие инженерно-технического обеспечения. Проблема с инженерно-техническими кадрами на дороге была очень острой и связана с невозможностью быстрого решения социально-экономических вопросов. Управле-

⁵⁸³ Там же, 15 июля. № 161.

ние дороги вело обширное подсобное хозяйство, которое давало некоторое ослабление в трудностях поставки отдельных материалов, тем не менее решить бездефицитность дорога не могло. Для этого требовалось коренное улучшение работы всего народнохозяйственного комплекса Забайкалья и его дальнейшее развитие.

3.4. Влияние железной дороги на развитие базовых отраслей экономики Забайкалья

С точки зрения экономического развития Забайкалья железная дорога наибольшее влияние оказала на горнодобывающую и, прежде всего, угольную промышленность, меньше всего на колонизацию края. В переселенческом отношении дорога являлась транзитной линией, что не совсем положительно влияло на развитие самой железной дороги, так как перевозки переселенцев осуществлялись по льготным тарифам. Строительство железной дороги вызвало естественный наплыв населения, но до 1909 г. переселенческое движение не имело организованного характера, когда в Забайкалье по выработанному плану правительства были нарезаны переселенческие участки. По сведениям Забайкальского переселенческого района в 1909–1912 г. в Забайкальскую область переселилось следующее количество переселенцев⁵⁸⁴: в Верхнеудинский подрайон 161 семья или 697 человек, в Витимский подрайон 361 (1 722), в Читинский подрайон 182 (968), в Нерчинский подрайон 335 (1 727). А.А. Мухин приводил такие данные по динамике населения Забайкалья: за 20 лет, с 1897 по 1917 гг.: население увеличилось с 672 до 834,2 тысяч человек, прирост составил 24,1 %. Наибольший прирост проис-

⁵⁸⁴ Статистико-экономический обзор района тяготения Забайкальской железной дороги / МПС. Сиб. порайон. ком. по регулированию массовых перевозок грузов по ж. д. Новониколаевск, 1915. С. 46.

ходил в уездах, расположенных вдоль железной дороги. В частности, в Верхнеудинском уезде он составил 25 %, в Читинском – 45,1 %, 45,1, Акшинском – 31 %⁵⁸⁵. С развитием железнодорожной инфраструктуры (путевых участков и дистанций, станций, депо, предприятий гражданских сооружений, мастерских) возникли на пустом месте населённые пункты, такие как Могзон, Хилок, Шилка, Оловянная и другие, и получили своё дальнейшее развитие. Получили импульс развития города Иркутск, Верхнеудинск и Чита. Так, население Верхнеудинска увеличилось в 2,7 раза, Читы – в 4,6 раза⁵⁸⁶.

Основным занятием переселенцев являлось земледелие. Для снабжения переселенцев сельскохозяйственными орудиями Главное управление земледелия открыло специальные склады в Иркутске, Верхнеудинске и Чите, а ближе к переселенческим участкам имелись склады Переселенческого управления. Затем во многих пунктах появились частные склады. Склады продавали товар с рассрочкой платежа. Помимо этого, в целях обеспечения переселенцев предметами первой необходимости, Переселенческое управление в пунктах, удалённых от населённых мест, открыло свои лавки для продажи сельскохозяйственных предметов.

Большое значение в бюджете переселенца имели неземледельческие подсобные промыслы: рыболовство, охота, плотничество. Хорошим подспорьем переселенцев были и сенокосные угодья. Заготовленного сена хватало для кормления личного скота и оставалось на продажу. К удалённым участкам строились колёсные дороги, проведение которых давало заработок переселенцам. Статистические данные, приведённые переселенческим управлением показывают, что в первые годы переселения переселенцы имели своё хозяйство лучшее, чем оно было у них на Родине. Это являлось результатом не столько обеспечения их средствами от казны, сколько хорошими условиями жизни на новом месте. Хотя ссудная казённая помощь играла тоже свою положительную роль. По данным переписи 1911

⁵⁸⁵ Мухин А.А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 112.

⁵⁸⁶ Воробьёв В.В. Города Южной части Восточной Сибири: Историко-географические очерки. Иркутск, 1959. С. 74.

г. на одно личное хозяйство в среднем выдавалось 179 руб. ссуды, максимальный размер ссуды доходил до 315 руб.⁵⁸⁷

Нельзя не отметить тот факт, что с проведением железной дороги значительно улучшились условия перевозки переселенцев. Переселенческое движение на Забайкальской железной дороге как вопрос государственной важности в 1906 г. выделили в отдельное делопроизводство. Поднялся уровень комфортности нахождения в поездах и на переселенческих пунктах, появилось медицинское сопровождение, улучшились пункты питания, решилась проблема потери багажа⁵⁸⁸.

Приток населения вызвал рост посевных площадей, но зерновое хозяйство не выдерживало конкуренцию дешёвого западносибирского хлеба. Забайкалье стало крупным потребителем хлеба. Ежегодный ввоз хлебных грузов в 1913–1914 гг. составил около 10 млн пудов⁵⁸⁹. Железнодорожное сообщение позволило доставлять усовершенствованные сельскохозяйственные орудия: сеялки, веялки, молотилки. Однако их могли позволить себе только крепкие крестьянские хозяйства. Животноводческая отрасль в Забайкалье велась примитивным способом. С проведением рельсового пути, появилась лёгкость сбыта продуктов животноводства, следовательно, наблюдался рост поголовья крупного и мелкого рогатого скота. Особенно быстро развивалось животноводство в прилегающих к железной дороге районах. В рамках строительства Советского государства в Забайкалье вместе с земельной реформой проводилась политика обеспечения сельского хо-

⁵⁸⁷ Статистико-экономический обзор района тяготения Забайкальской железной дороги / МПС. Сиб. порайон. ком. по регулированию массовых перевозок грузов по ж. д. Новониколаевск, 1915. С. 48–49.

⁵⁸⁸ Совещание по обсуждению мер к упорядочиванию перевозки переселенцев в 1909 г. СПб., 1908. 115 с.; Совещание по обсуждению мер к упорядочиванию перевозки переселенцев в 1910 г. СПб., 1909. 152 с.; Материалы совещания по обсуждению мер к упорядочению перевозки переселенцев в 1910 г. СПб., 1909; Совещание по обсуждению мер к упорядочиванию перевозки переселенцев. Сессия IV. СПб., 1911. 141 с.

⁵⁸⁹ Соколов В.Н. Забайкальское хозяйство и рынок (Проект распределения Забайк. обл. на экон. районы). Чита, 1918. С. 37–38; Отчёт по эксплуатации Сибирской железной дороги за 1913 г. Томск, 1914. С. 67.

зьяства машинным производством. Например, в 1934 г. в Бурятии имелось 15 машинно-тракторных и 19 машинно-сенокосных станций⁵⁹⁰.

Строительство железной дороги внесло изменения в промышленное развитие Забайкалья, оказало влияние на все отрасли промышленности, изменив структур, улучшив технику и технологию, вызвав к жизни новые предприятия. Одной из первых зародилась цементная промышленность. Это было связано с большой стоимостью доставки цемента из Европейской России и выяснившейся возможности делать это продукт на месте, так как были найдены все необходимые компоненты. Предполагалось построить казённый цементный завод, но затем остановились на услугах частных предпринимателей. Управление по сооружению Сибирской железной дороги вошло в переговоры с «Товариществом Амурского цемента» об условиях поставки цемента для Забайкальской железной дороги. Товарищество готово было построить два цементных завода в Забайкалье вблизи Нерчинска или Сретенска с годовой производительностью в 40 тысяч бочек и вблизи Верхнеудинска – 20 тысяч бочек в год и взять на себя поставки на следующих условиях: Управление Сибирской железной дороги принимало цемент от товарищества в течение пяти лет на первом заводе по 14 руб. за бочку, на втором – по 16 руб. за бочку и вносило взнос в сумме 220 тыс. руб.⁵⁹¹ Вследствие этого 13 февраля 1894 г. Управление по сооружению Сибирской железной дороги заключило договор с доверенным учредителя Николаевского (Благовещенского) 1-й гильдии купца Х.П. Тетюкова и «Товарищества Амурского цемента» инженер-механиком Шешминцевым⁵⁹².

Строительство Кокертайского цементного завода одобрили в заседании комитета Сибирской железной дороги 12 апреля 1895 г. Завод был построен на левом берегу р. Шилки, в четырёх верстах от посёлка Кокертай, и в начале 1896 г. начал выдавать продукцию. Машины и все инструменты были выписаны из Германии с завода Нагель и Кампе в Гамбурге. Обжиг цемента производился в печах

⁵⁹⁰ Проблемы бурят-Монгольской АССР: Труды первой конференции по развитию производительных сил Бурят-Монгольской АССР. Т. 1. М.; Л., 1935. С. 15.

⁵⁹¹ РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 19. Л. 64.

⁵⁹² Там же, л. 70.

Дитша на древесном угле. Производительность завода составляла 40 тысяч бочек в год (в каждой 10 пудов цемента). Известняк добывали в 12 верстах от завода в Большаковской пади, вблизи посёлка Болотовскаго, на левом берегу Шилки, глину – в 25 верстах от завода на правом берегу Шилки, вблизи посёлка Ипшкал, гипс привозили из-под Иркутска⁵⁹³. Вторым заводом – Брянским, располагавшимся вблизи Верхнеудинска начал выдавать продукцию в начале 1897 г. Заводы исправно поставляли цемент на строительство Забайкальской, Кругобайкальской и Китайско-Восточной железных дорог. С уменьшением потребностей в продукции производство стало нерентабельным, и в 1906 г. Кокертайский завод был закрыт, а Брянский завод прекратил выпуск продукции во время Первой мировой войны.

С введением в эксплуатацию железной дороги в регионе возникли, до того неизвестные, предприятия, обслуживавшие нужды самой железной дороги. Речь идёт о паровозных депо и железнодорожных мастерских. В Иркутске, Слюдянке, Верхнеудинске, Петровском Заводе, Могзоне, Чите, Шилке, Борзе и других станциях были построены депо и мастерские⁵⁹⁴. Чита стала центральным пунктом по ремонту подвижного состава, чему способствовало строительство Главных мастерских Забайкальской железной дороги. Мастерские имели станочный парк, состоявший из токарных, сверлильных, строгальных, болторезных, наждачных, сверлильно-долбёжных станков, приводившихся в движение с помощью электричества⁵⁹⁵. Депо и мастерские стали в то время самыми технически оснащёнными предприятиями Забайкалья, что способствовало повышению культуры производства и развитию специального образования.

Самое значительное развитие в связи с проведением железной дороги получила угольная промышленность. При этом единственным крупным потребителем угля являлась железная дорога, но и эта потребность нормировалась движением

⁵⁹³ Приамурский край на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде / Сост. Н.А. Крюков. М., 1896. 234 с.

⁵⁹⁴ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 140. Л. 64.

⁵⁹⁵ РГИА. Ф. 312. Оп. 2. Д. 61. Л. 11 об.

поездов, которое в свою очередь находилось в зависимости от степени оживления обслуживаемого района⁵⁹⁶.

С момента открытия Забайкальская железная дорога, проходя по лесистой местности, пользовалась преимущественно дровяным топливом и только для западной части приобретала Черемховский уголь с Томской железной дороги. Первое десятилетие эксплуатации дороги привело к тому, что огромные площади лесов до 26 тысяч гектар⁵⁹⁷ оказались оголены вырубкой. Кроме того, в Русско-японскую войну одновременно с перевозкой войск в том же грузовом направлении следовало совершать перевозки Черемховского угля. Но, несмотря на насущную потребность в топливе, дорога не в силах была перевезти 25 млн пудов угля. Следовательно, наспех заготавливалось огромное количество дров низкого качества, которые без керосина и того же угля, не горели. Это обстоятельство указало на необходимость дороги обеспечивать себя топливом так, чтобы перевозки его для нужд дороги имели обратное грузовому направлению. Только тогда было возможно успешное выполнение функций дороги в период массовых перевозок. Эти два обстоятельства и послужили причиной, которые побудили идти по пути скорейшего развития угольной промышленности в Забайкалье⁵⁹⁸.

В связи со строительством Забайкальской железной дороги проявился большой интерес к месторождениям угля, известным с середины XIX в. на восточном берегу Байкала в районе речки Малиновка. Как только началось строительство железной дороги, возникло исследование выходов угольных пластов. Исследования проводили: в 1896 г. студент 5-го курса Горного института В. Вебер и горный инженер Л.А. Ячевский, в 1898 г. студент А.П. Тышко, в 1899 г. по поручению Санкт-Петербургской конторы княгини Е.Х. Абамелик-Лазаревой горный инженер А.Л. Доткевич⁵⁹⁹, в 1900 г. горный инженер В.К. Яковлев, в 1901 г. горный инженер Н.Н. Курмаков⁶⁰⁰. Высочайше утверждённым 29 июня 1901 г.

⁵⁹⁶ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 41. Д. 247. Л. 83.

⁵⁹⁷ Там же.

⁵⁹⁸ Там же.

⁵⁹⁹ РГИА. Ф. 880. Оп. 3. Д. 1865. Л. 20.

⁶⁰⁰ РГИА. Ф. 880. Оп. 3. Д. 1870. Л. 1–1 об.

положением Комитета министров княгине Е.Х. Абамелек-Лазаревой, был разрешён отвод рудничной площади, под разработку каменного угля, в районе закрытом для частного горного промысла, между станциями Переёмная – Малиновка – Мишиха Забайкальской области с 29 июня 1901 г.⁶⁰¹ Испытание угля на паровозах показало его низкое качество, и Управление Забайкальской железной дороги, рассчитавшись с княгиней за добытый уголь, уклонилось вести переговоры о дальнейшей его поставке. 17 мая 1903 г. Главное управление именными княгини Абамелик-Лазаревой писало жалобу в Управление железных дорог по поводу того, что им не дали возможности провести качественное испытание угля в топках паровозов. В ответе от 7 августа 1903 г. Управление железных дорог сообщило, что малиновский уголь по произведённым испытаниям оказался непригодным для отопления паровозов⁶⁰².

Во время Русско-японской войны выяснилась необходимость в Забайкальском угле, так как стало очевидным, что возить уголь со станции Черемхово в одном направлении с войсками невозможно. В октябре 1904 г. Совет Управления Забайкальской железной дороги разрешил доверенным княгини Е.Х. Абамелик-Лазаревой сдать дороге 11 млн пудов угля, начиная с января 1905 г. с последующим продлением разрешения в 1906, 1907, 1908 г.⁶⁰³ На этом разработка месторождения закончилась.

Осенью 1904 г. к разработке Танхойского месторождения углей, расположенного в 3,5 верстах от станции Танхой на левом берегу речки Осиновка, приступило товарищество «Танхойские каменноугольные копи князя Г.З. Андроникова и К^о». В 1905 г. Андроников от имени своего товарищества заключил договор на три года с начальником Забайкальской железной дороги на поставку 81,9 тысяч тонн угля. Забайкальская железная дорога стремилась прекратить закупку Черемховского угля, и это сделалось стимулом для развития углепромышленности в Забайкалье, но уголь был невысокого качества. Таким образом, его расход

⁶⁰¹ РГИА. Ф. 880. Оп. 3. Д. 1867. Л. 4, 5.

⁶⁰² РГИА. Ф. 880. Оп. 3. Д. 1866. Л. 23.

⁶⁰³ Там же, л. 26.

на отопление паровозов большим, по сравнению с черемховским углём. У танхойского угля не было перспектив, ему трудно было выдержать конкуренцию с более качественным углём из Черемховского месторождения. Уже 23 октября 1908 г. товарищество «Танхойские каменноугольные копи князя Г.З. Андронникова и К^о» свернуло свои работы. В 1917 г. от имени нового владельца Танхойских копей Ф.И. Васильев предложил Забайкальской железной дороге возобновить работы для снабжения углём Забайкальской железной дороги в районе Слюдянка–Мысовая, а также и для Байкальской паромной железнодорожной переправы⁶⁰⁴. В заседании Совета Управления Забайкальской железной дороги 7 июня 1917 г., проходившим под председательством начальника дороги Н.С. Зурабова заслушали доклад начальника материальной службы о заявлении Васильева и постановили: предоставить возможность Танхойским копиям поставить 250 тысяч пудов угля⁶⁰⁵. В советское время Танхойские копи уже не привлекали разработчиков. Управление Забайкальской железной дороги, не рассчитывая на танхойские и малиновские угли, даже во второй половине 1904 г. заказало уголь в китайских Джалайнорских копиях. В 1904–1905 гг. оттуда всего было получено 3 247 пудов угля⁶⁰⁶.

В первые годы советской власти вновь вернулись к Прибайкальским угольным месторождениям. В результате летних обследований 1920 г. благодаря помощи Управления Забайкальской железной дороги была организована пробная добыча угля у станции Переёмная, у речек Куркавочная и Половинка. Работами руководил А.В. Арсентьев. В период с ноября 1920 г. по апрель 1921 г. пробными работами добыто 30 тысяч вагонов угля, шедшего на нужды Забайкальской железной дороги. С мая 1921 г. работы прекратились, как писал Арсентьев, «из-за недостатка рабочих рук». По его данным, это же обстоятельство стало причиной того, что и Иркутский губернский совнархоз не смог наладить здесь добычу уг-

⁶⁰⁴ ГАЗК. Ф. 206. Оп. 1. Д. 290. Л. 140.

⁶⁰⁵ Там же.

⁶⁰⁶ Кнорринг Ф.И. Указ. соч. С. 55.

ля⁶⁰⁷. Также были закрыты, из-за низкого качества, Харамангутские угольные копи, располагавшиеся на берегу реки Шилка, в четырёх километрах от разъезда номер 62.

Из месторождений, где добыча угля имела место в сравнительно больших размерах, прежде всего, следует отметить Халяртинские копи, находившиеся вблизи станции Толбага, затем Тарбагатайские, вблизи станции Хилок, Арбагарские, находившиеся в 20 км от станции Нерчинск, Петровские расположенные у разъезда Холбон и, наконец, Черновские разрабатывавшиеся недалеко от Черновского разъезда⁶⁰⁸. Причём уголь на Черновский разъезд доставлялся с трёх копей: Читинского товарищества, братьев Замятиных и предпринимателя Колачевского⁶⁰⁹.

До Гражданской войны на основании учёта себестоимости добычи, были установлены границы выгодного потребления того или иного угля для дорог. В результате чего были признаны наиболее соответствующими на участке Иркутск–Мысовая – уголь Черемховского бассейна, от Мысовой до Могзона – тарбагатайский уголь, от Могзона до Маньчжурии – черновский уголь, на Сретенской ветви – уголь Холбонского месторождения⁶¹⁰.

Таблица 12. Добыча угля в Забайкалье

Год	Количество, в т
1914	207 535
1915	631 097
1916	611 220
1917	702 538
1918	369 533
1919	435 692
1920	397 158

⁶⁰⁷ Арсентьев А.В. Прибайкальский угленосный район (станция Кедровая–станция Мысовая) // Труды Центрального управления промышленных разведок. Вып. 2. М., 1922. С. 62.

⁶⁰⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 41. Д. 247. Л. 83.

⁶⁰⁹ Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910 гг. Иркутск, 1910. С. 5.

⁶¹⁰ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 41. Д. 247. Л. 83.

1921	275 102
1922	305 405
1922/1923	246 814
1923/1924	217 592
1924/1925	180 180

Составлено по: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 41. Д. 247. Л. 35.

Из цифр Таблицы 12 усматривается, что добыча угля неоднократно менялась. Начальный период, давший более заметную продукцию, следует признать исходным, так как до этого добыча носила незначительный характер. Период 1915 – 1917 гг. обусловлен подъёмом, связанным с войной, затем резкое уменьшение в связи с революционными событиями в стране. Далее в 1922/1923 гг. вновь наблюдается некоторое развитие угольной промышленности. Мы полагаем, что причина в том, что Забайкалье в это время в отношении топлива оказалось изолированным краем: с востока далеко, с запада – уголь Черемхово шёл в западном направлении. Период 1923/1924 г. отмечается сокращением добычи, следствием того, что более качественный уголь Черемхово стал «просачиваться» в Забайкалье⁶¹¹.

Характеристика размещения добываемого угля, за вычетом, потребляемого самими копиями, выглядела следующим образом. Черновские копи в 1917 г. сдали Забайкальской железной дороге 302 806,2 т, частное потребление составило 71859 т, Арбагарские – 31 531,5 т и 1 539,7 т, Харанорские – 31 547,8 т и 7 321,9 т, Тарбагатайские – 122 850 т и 22 933 т соответственно. По Халяртинским копиям данных в архивных делах не обнаружено⁶¹².

В 1923/1924 г. Черновские копи поставили Забайкальской железной дороге 131914,4 т, на частные нужды – 32649,1 т. Начиная с 1924/1925 г. функционировали лишь эти копи⁶¹³. Из них добыто 122 866,4 т, в том числе на Забайкальскую железную дорогу ушло 86 084,6 т, в 1925/1926 г. добыто 203 702,6 т, на дорогу ушло 155 567,5 т, 1926/1927 г. – 293 881,1 т, и 234 868 т, в 1927/1928 г. – 300 000 т,

⁶¹¹ Там же, л. 35.

⁶¹² Там же, л. 85 об.

⁶¹³ Там же.

из них 230 000 соответственно⁶¹⁴. Эти угли, хотя и уступали Черемховским, но во время Русско-японской войны они дали полную обеспеченность топливом дороги. Некачественные угли использовались в основном ближе к копиям и перевозились на небольшие расстояния, уменьшая плату за его перевозку. Это непреложная истина послужила тем, что из всех угольных месторождений в 1928/1929 г. работали только Черновские копи. Тарбагатайский уголь начали добывать в 1908 г.⁶¹⁵

В 1916–1917 гг. началось бурение ручным способом Букачачинского угля у станции Бушулей. Появление этих углей облегчало ситуацию с топливом на Читинской железной дороге, отпадала необходимость в перевозке Черемховского угля. Так как Букачачинский был качественным углём, он имел перспективу в деле экспорта в Маньчжурию, в безлесную её часть, так как имевшиеся там Чжалайнорские копи Китайской Восточной железной дороги давали бурый уголь, который был значительно ниже по качеству⁶¹⁶. В 1930 г. была введена в строй шахта «Букачача».

Район Забайкальской железной дороги был богат не только угольными месторождениями. Улучшение техники добычи полезных ископаемых вызвало некоторое оживление в горнодобывающей промышленности. Железная дорога оказывала большое влияние на ввоз продуктов, предметов потребления и оборудования. Но добыча золота, железных и серебро-свинцово-цинковых руд и других полезных ископаемых давала совершенно незначительное количество грузов для перевозки по железной дороге.

Проведение железной дороги отвлекало к себе значительную часть рабочих рук. Так, с 1901 г., года высшего подъёма золотопромышленности в Забайкалье, отмечалось падение добычи драгоценного металла. За десять лет, по 1910 г., число рабочих понизилось с 7 740 человек до 3 591 человека, количество добытого золота с 278 пудов до 147 пудов с небольшим увеличением в 1907 г.⁶¹⁷

⁶¹⁴ Там же.

⁶¹⁵ Там же, л. 86.

⁶¹⁶ Там же, л. 87.

⁶¹⁷ Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910 гг. Иркутск, 1910. С. 27.

К началу строительства железной дороги Петровский чугуноплавильный и железоделательный завод, принадлежавший Кабинету, находился в плачевном состоянии. Выплавка чугуна, выделка железа находились в неудовлетворительном состоянии. В 1894 г. Управление по сооружению Сибирской железной дороги намеривалось сделать заказ на поставку 400 тысяч пудов рельсовых скреплений, на 50 тысяч чугунных отливок и на 125 тыс. рублей разного инструмента для Забайкальской железной дороги, следовательно, был поставлен вопрос о переустройстве завода и об ассигновании на это 278 тыс. руб., но Кабинет отказался от переустройства и заказов. Таким образом, организация производства на заводе оставалась на низком уровне⁶¹⁸.

По линии железной дороги возникало множество лесопильных заводов. К примеру, Верхнеудинский, Хилокский, Большеостровский. Утилизация лесных богатств производилась лишь в плоскости получения лесоматериалов, более высоких форм обработки леса не было. Одним из основных потребителей лесоматериалов была железная дорога. До массового перехода в 1905 г. на отопление паровозов минеральным топливом, как было сказано выше, железная дорога потребляла значительное количество леса в качестве топлива для паровозов. Лес давал значительную погрузку на железную дорогу. Вывозка леса находилась почти по всей длине дороги, начиная от станции Кедровая на восток. Но наиболее богатый район лесами находился между станциями Толбага и Могзон. С этих станции и с соседних разъездов вывоз лесных материалов производился в больших размерах, достигая, например, на станции Хушенга до одного миллиона пудов в год. Резко увеличилось производство лесных материалов и их погрузка на железную дорогу в 1905–1907 гг., вследствие заготовки для нужд Китайской Восточной железной дороги. А с 1908 г. началась поставка лесоматериалов на строившийся Головной участок Амурской железной дороги. Ещё один лесной район находился между станциями Чита и Карымская⁶¹⁹.

⁶¹⁸ Асалханов И.А. Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в. Улан-Удэ, 1963. С. 406–407.

⁶¹⁹ Забайкальская железная дорога: Юбилейный сб. 1900–1910 гг. Иркутск, 1910. С. 36.

До сооружения железной дороги ежегодный ввоз чая в Россию через Кяхту составлял немного более двух миллионов пудов в год. В 1901 г., первом году эксплуатации Забайкальской железной дороги, было перевезено 2 065 409 пудов. Русско-японская война прервала перевозку чая, но в дальнейшем она возростала, достигнув в 1907 г. 3 988 561 пуда⁶²⁰. Однако в 1909 г. объёмы перевозки чая упали. Чай считался для железной дороги наиболее важным и ценным грузом, так как выручка от его перевозки достигала одной трети от общего количества перевозимых грузов, притом, что очень важно, чай перевозился в обратном направлении преобладавшему движению грузов.

Рост населения, приток капитала, создали условия для развития пищевой промышленности. До проведения железной дороги промышленные предприятия, представляли собой небольшие, элементарно оснащённые производства, которые работали при полном отсутствии машин, незначительном количестве рабочих, исключительно для потребностей небольшого населения местных городов. С проведением железной дороги интенсивно развивалось мукомольное, пивоваренное, винокуренное, мыловаренное, кожевенное производства. Наиболее высокими темпами развивалось пивоварение⁶²¹. Железнодорожное сообщение внесло изменения в торговлю. Товароборот увеличился, изменился характер торговли, рушилась монополия крупных купцов и торговых фирм, активизировалась деятельность мелких торговцев, росла лавочная и магазинная торговля, происходило перемещение товарораспределительных пунктов⁶²².

Теперь обратим внимание на экономические зоны влияния железной дороги. Грузовая работа отдельных железнодорожных станций зависела от количества подвозимых на станцию и получения с неё различных грузов.

Общая площадь районов, обслуживаемых Забайкальской железной дорогой (три восточных района Иркутской губернии, БМАССР, исключая Аларский и Бо-

⁶²⁰ Там же, с. 28.

⁶²¹ История Улан-Удэ / Айдаев Г.А., Тучков С.М., Нагуслаева Т.М., [и др]. Кемерово, 2012. С. 50.

⁶²² Мухин А.А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 117.

ханский аймаки, относившиеся к Томской железной дороге, Читинский и Сретенский округа и два западных района Зейского округа), составляла 897 792 кв. км, население – 1 241 129 человек. Цифры свидетельствуют, что район обслуживания дороги был слабо заселён, к тому же мало обеспечен железнодорожными путями. Это влияло на результаты работы дороги и экономическое развитие обслуживаемого района⁶²³.

Выше названы районы, находящиеся в непосредственном обслуживании дорогой, тогда как необходимо отметить, что влияние дороги распространялось далеко за пределы этих районов, куда относились: Бодайбинский и Жигаловский районы Иркутского округа, Якутская АССР, часть Внешней Монголии, Алданский золотопромышленный район. Из перечисленных районов Жигаловский район обслуживался ещё Томской железной дорогой, а Алданский – Уссурийской железной дорогой. Северная часть Монголии из года в год развивала торговые отношения с СССР и это взаимоотношение исключительно имели место при Забайкальской железной дороге⁶²⁴.

Таким образом, учитывая район непосредственного и дальнего обслуживания дорогой, убеждаемся в громадном значении дороги, которое она имела в силу своего географического расположения. Упуская большие центры Иркутск и Читу, ещё раз подчеркнём, что вся территория, обслуживаемая Забайкальской железной дорогой, носила отпечаток малообжитого и малоосвоенного края. Так, Слюдянский район имел слабые признаки обрабатывающей и лесной промышленности, Верхнеудинский – сельскохозяйственный, Хилокский – лесной, Сретенский – лесной и сельскохозяйственный, Могочинский – промысловый, Борзинский – животноводческий⁶²⁵ район. С проведением железной дороги открылись возможности социально-экономического развития региона. Забайкалье из района натуральных и полунатуральных форм хозяйствования превратилось в район с разнообразными денежными формами хозяйствования и было втянуто в товарные связи с

⁶²³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 41. Д. 247. Л. 10–16.

⁶²⁴ Там же.

⁶²⁵ Там же, л. 102.

ближайшими и отдалёнными регионами. Развивалась, горная, пищевая промышленность, торговля и сельское хозяйство. Однако отрасли промышленности не все получили усиленное развитие.

Нельзя сказать, что влияние Забайкальской железной дороги на развитие всех отраслей народного хозяйства и культуры Сибири и Забайкалья было весьма разносторонним. Действительно, рельсовый путь устранил экономическую и культурную изолированность огромной территории, позволил установить надёжные и быстрые транспортно-экономические связи с Центральной Россией, Сибирью, Маньчжурией и Дальним Востоком. По линии железной дороги возникли новые населённые пункты, усилился и ускорился перевозочный процесс, развивалась торговля. Путь открыл доступ к европейским и сибирским товарам и дал возможность проникнуть капиталу.

Вместе с тем, из анализа работы дороги, усматривается, что в перевозке преобладали грузы, поступающие с соседних дорог. Существенным моментом в перевозках являлось то, что после окончания Гражданской войны Забайкальская и Читинская железные дороги существовали в новых границах и имели отличительные черты с довоенным временем, заключавшиеся в том, что они приобрели транзитные перевозки на Дальний Восток, минуя более населённую Китайскую Восточную железную дорогу, чем Приамурье (участок Куэнга–Сретенск являлся тупиком). Наиболее интенсивные перевозки были связаны с периодом постройки Амурской железной дороги, благодаря чему грузооборот Забайкальской железной дороги значительно повысился. Но это был короткий период. Следует также учитывать то, что ввоз в обслуживаемый район находился в зависимости от платёжеспособности населения этого района, поэтому, не мог быть неограниченным и его нормы координировались потребностью рынков. Район, обслуживаемый дорогой, несмотря на потенциальные возможности, характеризовался слабо развитой добывающей и обрабатывающей промышленностью, экстенсивным ведением сельского хозяйства и ко всему этому слабой населённостью. В итоге – отсутствует погрузка, и дорога превращается в транзитную магистраль.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Забайкальская железная дорога в своём развитии прошла через ряд этапов, каждый из которых отличался только ему присущей организацией работы.

В Забайкалье практическое решение вопроса о железнодорожном строительстве началось с первых правительственных предварительных изысканий, которые основывались на уже существовавшем направлении Забайкальского (Московского) тракта. Однако следующие, более подробные изыскания, позволили составить проект по новому направлению. Существовали разные мнения по поводу направления железной дороги от восточного берега Байкала. Основная задача, которую решали инженеры, заключалась в определении возможности пересечения Хамар-Дабанского и Яблонового хребтов. Экспедиции, исследовавшие варианты направления линии в пределах Забайкальской области, предложили два наиболее выгодных варианта проведения будущей железной дороги – по долине реки Уда и по долине реки Хилок. С топографической и экономической точек зрения предпочтение было отдано второму варианту, который впоследствии и был воплощён в жизнь.

Результаты изыскательских работ, подтвердили сложность строительства железной дороги в Забайкалье вследствие горного рельефа местности. Дорога строилась участками (Иркутск–Байкальская ветвь, участок Мысовая–Сретенск, Кайдаловская ветвь). Проект строительства железной дороги подвергся значительной корректировке. Выяснилась необходимость перепроектирования линии на протяжении 600 вёрст, учитывая уровень воды, поднявшийся во время наводнения 1897 г. и постройкой Кайдаловской ветви.

На сооружение Забайкальской железной дороги влияли природные и экономические факторы. Отличительной особенностью строительства Забайкальской железной дороги было использование в большом объёме хозяйственного способа строительства, тогда как на других участках Сибирской дороги, в основном, ис-

пользовался подрядный. Сверх того, это оказало не только положительное влияние на весь ход строительных работ, но и способствовало понижению строительной стоимости одной версты дороги. Опыт строительства хозяйственным способом получил дальнейшее развитие, в частности, при постройке КВЖД.

Малонаселённая местность не могла обеспечить рабочей силой строительство дороги. На начальном этапе недостаток рабочих рук покрывался командированием воинских команд, использованием ссыльнокаторжных и иностранцев, основную массу которых составляли китайские подданные. Способы привлечения вольнонаёмных рабочих в Забайкальскую область из других регионов менялись за время строительства в зависимости от изменений условий их доставки.

После сдачи в эксплуатацию Забайкальская железная дорога столкнулась с большими сложностями в работе. В 1900 г., в связи с «боксёрским» восстанием в Китае необходимо было в короткие сроки обеспечить срочную перевозку войск. Русско-японская война 1904 – 1905 гг. потребовала увеличения пропускной способности воинских поездов, что достигалось увеличением количества разъездов. Много проблем встретилось и при усилении водоснабжения станций.

Забастовки 1905 г. на Забайкальской железной дороге вызвали действия карательных экспедиций. Многие специалисты, на всех уровнях, были освобождены от работы, как ненадёжные лица, либо самостоятельно покинули должности. С восстановлением законного порядка на дороге и с окончанием воинских перевозок на запад, после Русско-японской войны, Забайкальская железная дорога приняла на себя большой объём переселенческого движения, которое по решению правительства возобновилось в 1906 г. Начавшееся строительство в 1908 г. Амурской железной дороги вызвало большой пассажиропоток, породивший усиленную, а порой авральную работу многих железнодорожных служб. В 1909 г. было закрыто порто-франко во Владивостоке и прекращён беспошлинный ввоз товаров в Забайкальскую область, что ухудшило материальное положение рабочих и служащих.

Вопрос с кадрами был и оставался достаточно острым на Забайкальской железной дороге. Одним из решений этой проблемы было открытие технических

школ, классов и курсов. Также была настоятельная необходимость поднять качественный уровень жизни служащих путём увеличения окладов, и, главным образом, улучшения быта, принимая во внимание, что большинство станций располагалось в совершенно безлюдных местах. Сложным на дороге оставался жилищный вопрос.

С началом в 1914 г. Первой мировой войны усиленные перевозки, нехватка вагонов, напряжённый труд железнодорожников, усталость, нараставшее недовольство от затянувшейся и непонятной войны – всё это создало благодатную почву для революционных брожений среди народа, приведших страну к двум революциям 1917 г. (Февральской и Октябрьской), после которых неразбериха и хаос довели её до Гражданской войны. Гражданская война и интервенция превратили Забайкальскую железную дорогу в плацдарм боевых действий, в результате которых дорога была почти полностью разрушена

Происходившие в течение первого десятилетия работы Забайкальской дороги вышеперечисленные события поставили её в исключительные, неблагоприятно сказывающиеся на результатах эксплуатации условия, и такое положение сохранялось на протяжении всего рассматриваемого периода. Характерной чертой развития Забайкальской железной дороги в эксплуатационном отношении являлось постепенное присоединение к ней новых железнодорожных участков: в 1905 г. присоединена Кругобайкальская железная дорога, в 1906 г. – участок Иркутск–Иннокентьевская, в 1908 г. – ветвь город Нерчинск–станции Нерчинск.

Другим отличием Забайкальской железной дороги от дорог сети являлась, как отмечалось неоднократно, слабая населённость района железной дороги. Население Иркутска с ближайшими к нему поселениями (станция Иннокентьевская и др.), располагавшимися в Предбайкалье, достигавшее почти 100 тысяч человек равнялось всей численности населения городов, расположенных в Забайкалье. Вследствие этого грузооборот станции Иркутск, самой западной станции дороги, превосходил на 30 % от общего количества перевозок⁶²⁶. К этому следует

⁶²⁶ Кнорринг Ф.И. Указ. соч. С. 46.

добавить, что преобладавшим являлось движение грузов и пассажиров на восток. Общая амплитуда перевозок резко менялась. Пассажирские перевозки, коммерчески невыгодные, выполнявшиеся по льготным тарифам для перевозки переселенцев, также имели волнообразный характер.

Помимо этого, на дороге отмечалась большая, чем на всей сети, стоимость труда и материалов, большее в процентном отношении количество перевозок по льготным тарифам, относительно всех перевозок. Улучшение условий эксплуатации зависело от коренного изменения экономического положения края, обслуживаемого железной дорогой. Забайкальская железная дорога являлась здесь единственным крупным коммерческим предприятием, не имевшим ни больших производственных предприятий, ни каких-либо экономических структур или обществ, а также биржевых комитетов для экономического изучения края. Дорога не имела постоянной погрузки, например, угля или хлеба, как например Сибирская. Перевозка угля осуществлялась исключительно для собственных нужд, а хлебные грузы занимали 13–21 % от общего количества перевозок. Небольшие объёмы добывающей промышленности и сельского хозяйства служили источником удовлетворения лишь местного рынка.

Правительство, приступая к сооружению Транссибирской железной дороги, не рассчитывало на получение «скорой выгоды от осуществляемого мероприятия в узко-коммерческом значении этого слова», однако эксплуатационные затраты Забайкальской железной дороги оказались слишком высокими. В дальнейшем, путём сокращения расходов, дефицит дороги удалось уменьшить, но устранить его полностью было невозможно. При рассмотрении перевозок грузов Управлению дороги приходилось считаться с тем, что экономическое положение района дороги всё время претерпевало потрясения, перевозки по дороге были незначительными, самыми крупными потребителями грузов и пассажиров, как говорилось выше, были сама дорога и военное ведомство.

При анализе коммерческой деятельности Забайкальской железной дороги следует отметить ряд изменений, которым подверглась дорога в период Гражданской войны. За этот период времени техническое состояние дороги в значитель-

ной степени ухудшилось. Период восстановления проходил в условиях острой нехватки трудовых ресурсов и материальных средств. Восстановление проводилось лишь в границах минимально необходимого технического состояния, гарантировавшего безопасность движения поездов, и заняло несколько лет.

На улучшение перевозочного процесса отрицательно повлияло также и административное разделение дорог. В 1920 г. Забайкальская железная дорога была разделена на Забайкальскую (Чернореченская – Верхнеудинск) с управлением в Иркутске и Читинскую (Верхнеудинск – Сретенск) с управлением в Чите. В апреле 1922 г. к Читинской дороге присоединён участок Куэнга – Ксеньевская. А в результате присоединения западного участка Амурской ж. д., относившейся к ДВР, к Читинской железной дороге Приказом НКПС № 1580 от 14.04.1923 г. присоединён участок Ксеньевская – Магдагачи – Ушумун.

Великий Сибирский путь открыл доступ к европейским и сибирским товарам и дал возможность проникнуть капиталу в Сибирь. При этом Забайкальская дорога являлась главным стержнем экономической жизни в Забайкалье. В регионе развивалась горная, пищевая промышленность, торговля и сельское хозяйство. Однако не все отрасли промышленности получили усиленное развитие.

Принимавшиеся меры по снижению дефицитности дороги реальных результатов не давали, а на быстрый экономический подъём Забайкалья рассчитывать не приходилось. Хотя Наркомат путей сообщения, взявший курс на экономическое планирование и хозрасчёт, усиленно проводил в жизнь работу по восстановлению железных дорог страны, положение на транспорте улучшалось медленно, особенно на Забайкальской железной дороге. Широкому внедрению хозяйственного расчёта и самостоятельности дорожного руководства препятствовали особенности правового положения железных дорог, а именно – невозможность воспользоваться в полной мере правами юридического лица и тесная связь государственного транспорта с финансовым ведомством, заинтересованным в жёсткой регламентации расходования денежных средств.

В 1925–1934 гг. большая проблема на Забайкальской железной дороге сложилась по защите полотна от природных явлений, особенно на Кругобайкальском

и Амурском участках. И первый, и второй участки сданы были в эксплуатацию в недостроенном виде. При этом Амурский участок имел некачественные искусственные, гражданские и производственные сооружения, а Кругобайкальский был постоянно подвержен камнепадам, обвалам и селям.

В начале 1930-х гг. на Забайкальской железной дороге, в связи с ростом коммерческой работы, получили развитие станции и узлы, строились новые искусственные сооружения, усиливался путь, водоснабжение, тяговое хозяйство и связь. Произошли изменения в гражданском строительстве. Улучшалась система оплаты труда. Но в целом положение дел на дороге, как и на всех железных дорогах страны, оставалось ещё неудовлетворительным. Требовалась реконструкция железнодорожного транспорта. Отрицательно на работе железных дорог сказывалось, наряду со слабой технической базой железнодорожных предприятий, плохими социально-бытовыми условиями, неудовлетворительное административное деление дорог. В период индустриализации народного хозяйства правительство выделяло на реконструкцию ту часть средств, которые не затрагивали неотложные нужды тяжёлой промышленности. Комплекс мер по усилению работы транспорта был рассмотрен в Центральном комитете ВКП(б) в июне 1931 г. В июле 1933 г. руководство страны осуществило крупные организационные мероприятия по транспорту. Была перестроена система управления, утверждена новая структура НКПС, управления дорог и всех хозяйственных единиц, пересмотрена система заработной платы, а также созданы политические отделы⁶²⁷.

Для Забайкальской железной дороги рубежом стал 1934 год, когда 3 марта 1934 г. приказом НКПС № 42/Ц произошло разукрупнение Томской и Забайкальской железных дорог с выделением Восточно-Сибирской в границах станций Чернореченская (исключительно) – Мысовая.

В сибирской истории железных дорог не одна структура носила название «Забайкальская железная дорога». Под таким названием существовали: Управление по постройке Забайкальской железной дороги (1895–1900 гг.), Управление в

⁶²⁷ Восточно-Сибирская правда. 1933. 9 июля. № 157; 14 июля. № 160; 15 июля. № 161.

г. Иркутске; эксплуатационное Управление Забайкальской железной дороги в границах станций Иркутск–Сретенск–Манчжурия (1900–1920 гг.), Управление в г. Иркутске; Управление Забайкальской железной дороги в границах Тулун–Мысовая /Гонгота/ (1920–1921 гг.), Управление в г. Иркутске, Управление Забайкальской железной дороги в границах станций Иннокентьевская–Сковородино (1925–1934), Управление в г. Чита. С 1934 г. границы Забайкальской железной дороги остаются неизменным.

Подводя итоги исследования, можно сделать вывод, что деятельность Забайкальской железной дороги осуществлялась в крайне сложной обстановке, имеющей геополитические особенности. А геополитические проблемы под силу решать только государству. Первым и удавшимся шагом императорской России в этом стало строительство Транссибирской магистрали, которая продолжает оставаться важнейшей, причём, высокотехнологичной транспортной связующей Сибири и Дальнего Востока вместе с Забайкальской железной дорогой. В советское время государством делались попытки хозяйственного развития региона, но с приходом нового времени всё разрушилось, и Забайкалье превратилось в глубокую периферию, откуда постоянно идёт отток населения.

Список сокращений и условных сокращений

- АССР – автономная советская социалистическая республика
- БМАССР – Бурят-Монгольская автономная советская социалистическая республика
- Военвед – военное ведомство
- ВЗВП – Временная земская власть Прибайкалья
- ВСГРТ – Восточно-Сибирский геолого-разведочный трест
- ВСНХ – Высший Совет народного хозяйства
- Главком – главнокомандующий
- ГПУ – Главное политическое управление
- ГЭТ – Государственный электротехнический трест
- ДВОПС – Дальневосточный округ путей сообщения
- ДВР – Дальневосточная республика
- ДОНО – дорожный отдел народного образования
- Дорпрофсоюз – Дорожный профессиональный союз железнодорожников
- Дортран ЧКДБ – Дорожно-транспортная чрезвычайная комиссия «Долой безграмотность»
- Губздравотдел – губернский отдел здравоохранения
- Губсовнархоз – губернский совет народного хозяйства
- Дорполит – дорожный политический отдел
- Минтранс – Министерство транспорта
- Наркомздрав – Народный комиссариат здравоохранения
- Наркомфин – Народный комиссариат финансов
- Начвос – начальник военных сообщений
- НКом – народный комиссар
- НКПС – Народный комиссариат путей сообщения
- ОТДЧК – Дорожный отдел чрезвычайной комиссии

ПВРЗ – паровозовагоноремонтный завод

Политпросвет – политическое просвещение (отдел)

Промхоззабжд – отдел подсобно-производственных предприятий

Профобр – профессиональное образование (отдел)

Предсибревком – председатель Сибирского революционного комитета

Ревком – революционный комитет

РКП(б) – Российская коммунистическая партия (большевиков)

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

СибОПС – Сибирский округ путей сообщения

Сибревком – Сибирский революционный комитет

Сибтранспром – Сибирский транспортный промышленный

СНК – Совет Народных Комиссаров

Совнархоз – Совет народного хозяйства

Соцвос – социалистического воспитания (отдел)

СССР – Союз Советских Социалистических Республик

Трансплан – плановая комиссия по транспорту

Уполнаркомин – уполномоченный Министерства иностранных дел (ДВР)

Уполнаркомфин – уполномоченный Народного комиссариата финансов

Уполнаркомпуть – уполномоченный Народного комиссариата путей сообщения

Учполит – учебно-политический (отдел)

Учкпрофсож – учебный комитет профессионального союза железнодорожников

Учпрофгруппа – учебная профсоюзная группа

УЦД – Уполномоченный Народного комиссариата пути на дороге

ХМО – хозяйственно-материальный отдел

ХМУ – хозяйственно-материальное управление

Центрэвок – Центральное управление по эвакуации населения

ЦК – Центральный комитет

Список использованных источников и литературы

Нормативно-правовые акты

1. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 1898 – 1954. Часть III: 1930 – 1954 / Институт Маркса–Энгельса–Ленина–Сталина при ЦК КПСС. – Издание седьмое. – М.: Госполитиздат, 1954. – 692 с.
2. Полное Собрание Законов Российской Империи: Собрание третье: С 1 марта 1881 года по 1913 год]: [В 33-х т.]. – СПб.; Пг.: Гос. тип., 1885-1916.
3. Положение о врачебной службе на строящейся Забайкальской железной дороге. – Иркутск: Тип. П.И. Макушина, 1896. – 11 с.
4. Приказы Забайкальской железной дороги. – Чита: Типо-лит. акц. об-ва «Печатное дело», 1927-1928 гг.
5. Соглашение между правлением объединённых Сибирских и Управлением Читинской дорог об общем использовании ст. Верхнеудинск. – Чита: Тип. Читинской ж. д., 1924. – 30 с.

Архивные материалы

Российский государственный исторический архив (РГИА)

1. Ф. 265 (Управление казённых железных дорог). Оп. 2. Д. 618, 619, 620, 622.
2. Ф. 268 (Департамент железнодорожных дел Министерства финансов). Оп. 3. Д. 335, 596.
3. Ф. 273 (Управление железных дорог МПС). Оп. 6. Д. 444, 1183, 1290.
4. Ф. 271 (Особая высшая комиссия по исследованию железнодорожного дела в России). Оп. 1. Д. 12.
5. Ф. 284 (Комиссия для расследования злоупотреблений и беспорядков на Забайкальской железной дороге (межведомственная, под председательством А.Н. Горчакова)). Оп. 1. Д. 3, 4, 41.

6. Ф. 292 (Управление по сооружению Амурской железной дороги). Оп. 9. Д. 92.
7. Ф. 312 (Управление по постройке Забайкальской железной дороги). Оп. 2. Д. 61, 70.
8. Ф. 326 (Управление по постройке Кругобайкальской железной дороги). Оп. 3. Д. 102.
9. Ф. 350 (Планы и чертежи по строительству железных дорог и искусственных сооружений). Оп. 13. Д. 1, 14, 58.
10. Ф. 364 (Управление по постройке Сибирской железной дороги). Оп. 1. Д. 10, 12, 68; Оп. 5. Д. 57, 131, 132, 133, 134, 140, 144, 151, 152, 153, 197.
11. Ф. 446 (Высочайшие повеления и всеподданнейшие доклады по ведомству путей сообщения (коллекция)). Оп. 30. Д. 10.
12. Ф. 560 (Общая канцелярия министра финансов). Оп. 27. Д. 19.
13. Ф. 1265 (Второй Сибирский комитет). Оп. 6. Д. 319.
14. Ф. 1273 (Комитет Сибирской железной дороги). Оп. 1. Д. 123, 467.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

15. Ф. 1884 (Министерство путей сообщения). Оп. 3. Д. 36, 41, 61, 109, 352; Оп. 28. Д. 564; Оп. 29. Д. 3; Оп. 31. Д. 653, 2009; Оп. 40. Д. 2119а; Оп. 41. Д. 247; Оп. 42. Д. 5, 368; Оп. 48. Д. 68, 212, 284; Оп. 56. Д. 8, 15, 30, 60, 64, 67, 182; Оп. 70. Д. 214; Оп. 92. Д. 175.

Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ)

16. Ф. 110 (Штаб Отдельного корпуса жандармов). Оп. 1. Д. 803.
17. Ф. 543 (Коллекция рукописей Царскосельского дворца). Оп. 1. Д. 365.

Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ)

18. Ф. 487 (Тихоокеанский стол). Оп. 487. Д. 565.

Российский Государственный Военно-Исторический архив (РГВИА)

19. Ф. 1529 (Гарнизоны Иркутского военного округа). Оп. 1, Д. 132, 141, 143, 155, 160, 197.

Государственный архив Томской области (ГАТО)

20. Ф. 215 (Сибирская железная дорога). Оп. 1. Д. 626, 694; Оп. 2. Д. 62.

Государственный архив Иркутской области (ГАИО)

21. Ф. 31 (Управление строительной и дорожной частями при Иркутском генерал-губернаторе). Оп. 3. Д. 660, 664.

22. Ф. 72 (Управление Забайкальской железной дороги). Оп. 1. Д. 196, 573, 573а.

Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО)

23. Ф. Р-1812. Оп. 2. Д. 1; Оп. 3. Д. 4

Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК)

24. Ф. 1о (Забайкальского областного управления). Оп. 1. Д. 3479, 3505, 3815.

25. Ф. 206 (Управления Забайкальской железной дороги (1900–1920 гг.)). Оп. 1. Д. 290; Оп. 5. Д. 18; Оп. 6. Д. 11.

26. Ф. Р-604 (Управления Забайкальской железной дороги (1917 – 1951 гг.)). Оп. 1. Д. 30, 34, 45, 65, 78; Оп. 6. Д. 29; Оп. 23. Д. 8, 16; Оп. 24. Д. 1, 6, 11, 16, 17, 19; Оп. 26. Д. 6; Оп. 30. Д. 357.

Периодическая печать

1. Бюллетень Управления Забайкальской железной дороги. 1925 г.
2. Вестник Забайкальской железной дороги, 1908, 1910, 1912 гг.
3. Вестник Министерства путей сообщения, 1896, 1908 гг.
4. Вестник путей сообщения, 1910, 1915, 1922–1925 гг.

5. Власть труда, 1921, 1922, 1925 гг.
6. Восточное обозрение, 1889, 1897, 1898, 1901, 1903, 1921 гг.
7. Восточно-Сибирская правда, 1930, 1933 гг.
8. Думы Забайкалья, 1912 г.
9. Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке, 1913 - 1915 гг.
10. Железнодорожник-кооператор, 1918 г.
11. Жизнь на Дальнем Востоке, 1913 г.
12. Забайкальский рабочий, 1924, 1930 гг.
13. Иркутские губернские ведомости, 1904 г.
14. Многотиражка. Депо Иркутск-Сортировочный, 1935 г.
15. Сибирские вопросы, 1907
16. Томский листок, 1896 г.
17. Тюремный вестник, 1896 г.

Диссертации и авторефераты

1. Бобылева О.М. Деятельность переселенческих организаций Восточной Сибири с 1906 по 1916 гг.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Бобылева Ольга Михайловна – Иркутск, 2000. – 256 с.
2. Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX–начала XX вв.: дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.00 / Борзунов Валентин Фёдорович – Томск, 1972. – Т. 1. – 644 с. Прил.: 645 – 1428 + Прил.: с. 1429–1852.
3. Борзунов В.Ф. Рабочие-строители Сибирской железнодорожной магистрали (1891–1904 гг.): автореферат дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Борзунов Валентин Фёдорович. – М., 1963. – 17 с.
4. Гордиенко Т.Н. История возникновения и развития библиотечного дела на Транссибирской железнодорожной магистрали (1890–1917 гг.): автореферат дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Гордиенко Татьяна Николаевна – Иркутск, 2014, – 31 с.

5. Иванов Н.Т. Деятельность партийных организаций Восточной Сибири по развитию железнодорожного транспорта в годы первой пятилетки: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.00 / Иванов Николай Тимофеевич – Иркутск, 1979. – 212 с.
6. Карчемник В.Д. Железные дороги и железнодорожники Сибири в годы первых пятилеток (1928–1937 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Карчемник Владимир Давыдович – Новосибирск, 1971. – 262 с.
7. Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали, его экономическое и политическое значение (1891–1916 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Пак Бэлла Борисовна – Л., 1998. – 212 с.
8. Стаханов В.Г. Рабочие ВСЖД в годы социалистического строительства (1920–1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Стаханов Вячеслав Георгиевич – Иркутск, 1972. – 190 с.

Доклады, отчёты, труды

1. Адрианов Г.В. Ведомость абсолютных высот в разных точках Забайкальской области / Г.В. Адрианов // Известия ВСОИРГО. 1894 Т. 25. № 1. – С. 88–92.
2. Адрианов Г.В. Технический отчёт по вопросу о строительстве цементного завода в Забайкалье / Г.В. Адрианов // Известия ВСОИРГО. 1894. Т. 25. № 2–3. С. 61–79.
3. Борьба за власть Советов в Иркутской губернии (октябрь 1918 г. – июль 1920 г.): Сборник документов / Подготовил к печати З. Тагаров; редактор канд. истор. наук. И.А. Воржев. – Иркутск: Кн. изд-во, 1957. – 423 с.
4. Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения. 1895–1905 гг. СПб.: Тип. Мин-ва пут. сообщ. (Тов-во И.Н. Кушнерев и К⁰), 1906. – 531 с.
5. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / С.Ю. Витте. – М.: Наука, 2004. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1. – 647 с.

6. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). – М.: «Транспорт», 1970. – 432 с.
7. Железные дороги Сибирского округа путей сообщения / Под ред. упр. делами постоянн. совещ. при Наркомпути. – М.: Транспечать, 1923. – 130 с.
8. Журнал заседаний 13, 15, 16, 20 и 22 декабря 1908 г. / ГУЗ и З. совещ. по обсуждению мер к упорядочению перевозки переселенцев в 1909 г. – Спб.: Б. и., 1908. – 115 с.
9. Журнал заседаний 30 ноября, 3, 7 и 10 декабря 1910 г. / ГУЗ и З. совещ. по обсуждению мер к упорядочению перевозки переселенцев, образ. под пред. Тов. главноуправл. землеустройством и земледелием, сенат Иваницкого. Сессия 4. – Спб.: Б. и., 1911. – 141 с.
10. Журнал заседаний 9, 11, 12, 13 и 14 декабря 1909 года / ГУЗ и З. Совещ. по обсуждению мер к упорядочению перевозки переселенцев в 1910 г.: Образ. под пред. тов. главноуправл. землеустройством и земледелием сенат. Иваницкого / ГУЗ и З. – Спб.: Б. и., 1910. – 152 с.
11. Журнал комиссии, производившей освидетельствование Забайкальской железной дороги и Иркутск–Байкальской ветви по случаю передачи их строительным Управлением в Управление эксплуатации. – Иркутск: Тип. П.И. Макушина и В.М. Посохина, 1901. – С. 1–2.
12. Забайкальская железная дорога: Отчёт о переписи населения Забайкальской железной дороги / Составлен санитарным врачом Н.М. Анастасьевым. – Иркутск, 1914. – 71 с.
13. Забайкальская железная дорога: Юбилейный сборник. 1900–1910 / Напечатано по распоряжению Управления Забайкальской железной дороги. – Иркутск: Изд. «Вестник Забайкальской ж. д.», 1910. – 518 с.
14. Краткое извлечение из материалов Сенаторской, высочайшим повелением назначенной ревизии Сибирской железной дороги, продолжавшейся с августа 1910 года по 1-ое марта 1912 года. Б/г, б/м. – 118.
15. Карательные экспедиции в Сибири в 1905–1906 гг.: Документы и материалы / Подготовил к печати В. Максаков. – М.;Л.: СОЦЭКГИЗ, 1932. – 463 с.

16. Комиссия для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895–1896. – Т. 1–4. – 1005 л.
17. Краткий обзор деятельности Иркутского линейного отдела за 1923 г. / НКПС. Сиб. окр. пут. сообщ. – Иркутск: Первая гос. тип., 1924. – 155 с.
18. Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Ч. 1: (С начала войны 1 января 1915 года). / сост. П.П. Дмитренко. – Пг.: Типо-лит. Н.И. Евстифеева, 1916. – 61 с.
19. Материалы Комитета Сибирской железной дороги: в 28 т. – [СПб.], 1893–1904.
20. Материалы по обследованию железных дорог. Забайкальская железная дорога / Тр. Выс. учрежд. Особ. высш. комис. для всесторон. исслед. ж.-д. дела в России. Вып. 95. – СПб.: Тип. т-ва «Общественная польза», 1913. – 283 с.
21. Материалы Сопещения по обсуждению мер к упорядочению перевозки переселенцев в 1910 г. / ГУЗ и З. – СПб.: Б. и., 1909. – 81 с.
22. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 10-летие 1895–1904 гг. – СПб.: Тип. Мин-во. пут. сообщ. (Тов-во И.Н. Кушнерев и К^о), 1906. – 470 с.
23. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования Императора Александра III. – СПб.: Тип. Мин-во. пут. сообщ. (Тов-во И.Н. Кушнерев и К^о), 1902. – 243 с.
24. Отчёт высочайше учреждённой комиссии для выяснения на месте необходимых мероприятий по усилению пропускной и провозной способности Сибирской железной дороги и по увеличению скорости движения на ней поездов. – Томск: Меловая тип. В.М. Перельман, 1900. – 491 с.
25. Отчёт осмотра по высочайшему повелению военным инженером генерал-лейтенантом бароном Ропп Омской железной дороги, произведённый с 1 по 10 июля и с 26 июля по 6 августа 1916 г. СПб.: Т-во скоропечати А.А. Левинсон, 1916. – 122 с.

26. Отчёт по постройке Забайкальской железной дороги от ст. Мысовая до ст. Сретенск. 1895–1900 гг. / МПС. Упр. по сооружению ж. д. – СПб.: Электротип. Н.Я. Стойковой, 1904. – 269 с.
27. Отчёт по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900 – 1905. СПб.: Тип. инж. Г.А. Бернштейна, 1908. – 405 с.
28. Отчёт по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги. 1898–1901 гг. – СПб.: Тип. Мин. пут. сообщ. (Т-во И.Н. Кушнерева и К⁰), 1904. – 143 с.
29. Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1913 г. / Мин-во пут. сообщ. – Иркутск: Тип. Макушина и Посохина, 1914. – 533 с.
30. Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1923–1924 год. – Иркутск: Первая гос. тип., 1925. – 360 с.
31. Отчёт по эксплуатации Забайкальской железной дороги за 1927/1928 год / СССР НКПС. – Чита: Типо-лит. акц. об-ва «Печатное дело», 1929. – 74 с.
32. Отчёт по эксплуатации Сибирской железной дороги за 1913 г. / МПС. Сибирская ж.д. – Томск, 1914. – 480 с.
33. Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1923–1924 год / НКПС. – Чита: Типо-лит. акц.об-ва «Печатное дело», 1925. – 393 с.
34. Отчёт по эксплуатации Читинской железной дороги за 1924–1925 гг. – Чита: Типо-лит. акц. об-ва «Печатное дело», 1925. – 373 с.
35. Пролог Русско-японской войны: материалы из архива графа С.Ю. Витте / с предис. и под ред. Б.Б. Глинского. – Пг.: Тип. акц. об-ва «Брокгауз-Ефрон», 1916. – 352 с.
36. Революционное движение в России весной и летом 1905 г. Апрель-сентябрь: Документы и материалы. Ч. 1. / Сост.: Е. В. Иллерицкая, К. М. Платонова, Н. С. Трусова. – М.: Изд-во АН СССР, 1957. – 1010 с.
37. Русско-японская война. 1904–1905 гг.: в 10 т. Т. 7. Тыл действующей армии. Ч. 2. Пути сообщения, средства, средства передвижения и сношений / Ра-

бота Военно-исторической комиссии по описанию Русско-японской войны. – СПб.: Тип. Тренке и Фюсно, 1910. – 560 с.

38. Сибирские железные дороги во время войны 1904 – 1905 гг. Сибирская, Забайкальская, Китайско-Восточная: Деятельность их по данным Воен.-ист. комис. и воспоминаниям участников / Особое прил. к журн. «Ж.-д. жизнь на Дальнем Востоке». – Харбин: Рус.-кит.-монг. тип. газ. «Юань-дун-бао», 1914. – 16 с.

39. Сибирские церкви и школы фонда имени Александра III к 1 января 1901 г. – СПб.: Гос. тип., 1901. – 84 с.

40. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога / Департамент торговли и мануфактур М-ва финансов. Всемир. Колумбова Выставка 1893 г. в Чикаго. – СПб.: Тип. Киршбаума, 1893. – 309 с.

41. Соколов В.Н. Забайкальское хозяйство и рынок (Проект распределения Забайк. обл. на экон. районы) / В.Н. Соколов. Чита: Изд. стат. отд, Заб. перес. р-на, 1918. – 126 с.

42. Солдатов В. Железнодорожные посёлки по Забайкальской линии / В. Солдатов; с предисл. под ред. Д. М. Головачева // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. 2. Т. 5. Ч. 1а. Стат. описание и материалы по переписи 1910 г. – СПб.: Тип. АО «Слово», 1912. – 380 с.

43. Статистико-экономический обзор района тяготения Забайкальской железной дороги / МПС. Сиб. порайон. ком-т по регулированию массовых перевозок грузов по жел. дорогам. – Новониколаевск: Изд. Сиб. порайон. ком-та; Электро-типо-лит. Н.П. Литвинова, 1915. – 457 с.

44. Труды Комиссии имп. рус. Техн. о-ва по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. По VIII-му отделу Общества. – СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1890. – 437 с.

45. Хилков М.И. Всеподданнейший отчёт министра путей сообщения по поездке в Сибирь для ознакомления на месте с положением дел по постройке Сибирской железной дороги / М.И. Хилков. СПб., 1896. – 61 с.

46. Яхонтов А.Н. Тяжёлые дни (Секретные заседания Совета министров 16 июля–2 сентября 1915 г.) / Сост. А.Н. Яхонтов // Архив Русской революции. Т. 18. – Берлин: «Слово», 1926. – С. 5–136.

Альбомы чертежей и фотографий

1. Альбом типовых и исполнительных чертежей постройки Кругобайкальской железной дороги. 1900–1905. – СПб.: Техническая автолитография Георгия де-Кельш, 1907.

Воспоминания государственных деятелей

1. Куломзин А.Н. Пережитое. Воспоминания / А.Н. Куломзин; сост., вступ. ст., коммент. и примеч. К.А. Соловьёва. – М.: Политическая энциклопедия, 2016. – 1038 с.

Монографическая литература

1. Аксененко Н.Е. Железные дороги России: От реформы к реформе / Н.Е. Аксененко, Лapidус Б.М, А.С. Мишарин. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.

2. Асалханов И.А. Социально-экономическое развитие юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. / И.А. Асалханов. – Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1963. – 494 с.

3. Байкальская паромная железнодорожная переправа: К 100-летию строительства и эксплуатации / Под общ. ред. В.Г. Третьякова. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 2000. – 344 с.

4. Байкальская повесть Транссиба / Авт.-сост. Е.В. Ершова. – Улан-Удэ: Нова-принт, 2014. – 624 с.

5. Безруких П.Е. Советский транспорт за десять лет. 1917–1927. П.Е. Безруких. – Л.: «Красная газета», тип. им. Володарского, 1927. – 34 с.

6. Белимов И.Т. Железнодорожный пролетариат Сибири в революции 1905 – 1907 гг. / И.Т. Белимов. – Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1967. – 253 с.
7. Бинович Л.Э. Достижения советского транспорта / Л.Э. Бинович. – М.: НКПС «Транспечать» 1924. – 150 с.
8. Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой революции: (По материалам строительства Транссибирской магистрали 1891 – 1904 гг.) / В.Ф. Борзунов. – М.: «Наука», 1965. – 199 с.
9. Борьба за власть Советов в Иркутской губернии. (1918–1920 гг.). – Иркутск: Кн. изд-во, 1959. – 276 с.
10. Вендрих Г. 1905 г. в Иркутске / Г. Вендрих. Иркутск: Кн. изд-во, 1955. – 52 с.
11. Ветошкин М.К. Забайкальские большевики и Читинское вооружённое восстание 1905–1906 гг. / М.К. Ветошкин. – Чита: Обл. гос. изд-во, 1949. – 348 с.
12. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. / С.Ю. Витте. – СПб.: Скл. изд.: акц. об-ва «Брокгауз-Ефрон», 1912. – 568 с.
13. Вовк В.И. Магистраль у Байкала / В.И. Вовк, И.Ф. Козлов. – Улан-Удэ: Бурятское кн. изд-во, 1984. – 255 с.
14. Вольфсон Л. Развитие железных дорог СССР / Л. Вольфсон, А. Корнеев, Н. Шильников. – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 180 с.
15. Воробьёв В.В. Города Южной части Восточной Сибири (сторико-географические очерки) // В.В. Воробьёв. – Иркутск: Иркутское кн. изд-во, 1959. – 147 с.
16. Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль: Путь в 100 лет (1898 – 1998) / Под общ. ред. В.Г. Третьякова. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1998. – 552 с.
17. Восточно-Сибирская электрическая / Ф.А. Кудрявцев, В.Т. Агалаков, И.И. Кузнецов [и др.]. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1972. – 350 с.
18. Горюшкин Л. М. Столкновение труда и капитала на Забайкальской железной дороге // Революционное и общественное движение в Сибири в конце

XIX — начале XX вв. / Л. М. Горюшкин, В. С. Познанский. / Под. ред. Л. М. Горюшкина. – Новосибирск: «Наука», Сиб. отд-ние, 1986. – С. 40 – 87.

19. Гордиенко Т.Н. Библиотеки Транссиба: История образования в документах и публикациях (конец XIX – начало XX вв.) / Т.Н. Гордиенко. – Иркутск: Оттиск, 2014. – 704 с.
20. Гольдфарб С. Путешествие в Страну мраморных гор / С. Гольдфарб, А. Кобенков, А. Харитонов. – Иркутск: Агентсов «КП – Байкал», 2000. – 356 с.
21. Гольдфарб С.И. Весь Иркутск / С.И. Гольдфарб – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1992. – 304 с.;
22. Дорога – это жизнь. К 100-летию Забайкальской железной дороги / Н. К. Воробьев [и др.]; под ред. Н. К. Воробьева. – Чита: Забтранс, 2000. – 488 с.
23. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век: в 2 т. / под общ. ред. В.Г. Третьякова. – Иркутск: Изд-во Облмашинформ, 2001. – Т. 1. 1837 – 1941 гг. – 416 с.
24. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее: ист. очерк / Д.В. Залужная. – М.: Мысль, 1980. – 287 с.
25. Записки Иркутского областного краеведческого музея: Сборник статей и материалов / Ред. коллегия: проф. Ф. А. Кудрявцев (глав. ред.) [и др.]; Иркут. обл. краевед. музей. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1965. – 225 с.
26. Зольников Д.М. Рабочее движение в Сибири в 1917 г. / Д.М. Зольников – Новосибирск: «Наука», Сиб. отд-ние, 1969. – 334 с.
27. Иркутский край. Четыре века: история Иркутской губернии (области) XVII-XXI вв. / А. В. Гимельштейн, Л. М. Дамешек, Ю. А. Зуляр [и др.]. – Иркутск: Востсибкнига, 2012. – 800 с.
28. История Бурят-Монгольской АССР: в 2-х т. / А. П. Окладников, Г. Н. Румянцев, Ф. А. Кудрявцев [и др.] – Улан-Удэ: Бурят-Монг. кн. изд-во, 1954. – Т. 1. – 496 с.
29. История Сибири с древнейших времён до наших дней: в 5 т. / гл. ред. А.П. Окладников. – Л: «Наука», Ленингр. отд-ние, 1968–1969. – 2600 с.

30. История транспорта России (IX – начало XXI в.): курс лекций / М.Т. Крючков, Т.В. Дмитриева, О.В. Шестакова [и др.]; под общ. ред. О.В. Шестаковой. 2-е изд. доп. – Екатеринбург: УрГУПС, 2010. – 64 с.
31. История Улан-Удэ / Айдаев Г.А., Тучков С.М., Нагуслева Т.М. и др. – Кемерово: Кузбассвузиздат, 2012. – 160 с.
32. Казачинский А. Железнодорожный транспорт СССР / А. Казачинский, Л. Хват. – М.; Л.: Госжелдориздат, 5-я тип. треста «Полиграфкнига» в Москве, 1933. – 43 с.
33. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь / В.Н. Казимиров. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1970. – 60 с.
34. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь / В.Н. Казимиров. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. – 142 с.
35. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь: докум. повесть. К столетию начала строительства Транссибирской магистрали / В.Н. Казимиров. – Чита: «Отава», 1991. – 232 с.
36. Калиничев В.П. Великий Сибирский путь: историко-экономический очерк / В.П. Калиничев. – М.: «Транспорт», 1991. – 248 с.
37. Калиничев В.П. Стальной путь Забайкалья / В.П. Калиничев – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1975. – 72 с.
38. Карабанов А.А. Железнодорожный транспорт за 15 лет / А.А. Карабанов. – М.: Гострансиздат, тип. «Пролетарское слово», 1932. – 47 с.
39. Каменщикова Э.А. Итальянцы на берегах Байкала / Э.А. Каменщикова. – Иркутск: Глазковская типография, 2003. – 184 с.
40. Кнорринг Ф.И. Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги: Забайкальская железная дорога. 1906–1909 гг. / Ф.И. Кнорринг. – Иркутск: Паровая типо-лит. П. Макушина и В. Посохина, 1910. – 212 с.
41. Крейнис З.Л. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. – М.: УМЦ ЖДТ, 2010. – 492 с.
42. Крейнис З.Л. Великий Трансиб. Трудные годы строительства (1891–1916). – М.: Автограф, 2016. – 256 с.

43. Колосовский Н.Н. Великая сибирская сверхмагистраль / Н.Н. Колосовский. – М.: Планхозгиз, 1930. – 64 с.
44. Колотило Л. Г. Военные моряки Байкала: проблемы исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению озера Байкал в XVIII – XX вв. / Л.Г. Колотило. – СПб.: «Наука», 2004. – 560 с.
45. Константинов, А.В. История Забайкалья (с древнейших времен до 1917 года) / А.В. Константинов, Н.Н. Константинова. – Чита: Изд-во ЗабГПУ, 2002. – 248 с.
46. Коптелов В.Т. Великий Сибирский путь от Александра III до Николая II: ист. очерк / В.Т. Коптелов. – Тюмень: «Мандр и К⁰», 2003. – 183 с.
47. Кулехов А.Д. Памятные годы / А.Д. Кулехов. – М.: «Молодая гвардия», 1957. – 125 с.
48. Курас Л.В. Октябрьская революция и Гражданская война в Западном Забайкалье: Отечественная историография и источники личного происхождения / Л.В. Курас, И.В. Наумов, Т.А. Немчинова, П.А. Новиков; под ред. Б.В. Базарова. – Улан-Удэ: Изд.-полигр. комплекс ФГОУ ВПО ВСГАКИ, 2008. – 203 с.
49. Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX–начало XX в.) / Н.А. Магазинер. – СПб.: «Реноме», 2016. – 216 с.
50. Магистраль у Байкала: К 70-летию Улан-Удэн. отд-ния дороги / Ю. В. Астраханцев [и др.]. – Улан-Удэ: Респ. тип., 2004. – 307 с.
51. Магистраль. Начальники железных дорог Западной Сибири, 1896–2006: ист. очерки / Н.А. Александров, В.И. Шишкин [и др.] гл. ред. В.И. Клименко. – Новосибирск: Ист. наследие Сибири, 2006. – 639 с.
52. Мелентьев А.С. Забайкальская железная дорога во время мира и русско-японской войны. 1900 – 1907: Коррективы к кн. Ф.И. Кнорринга «Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги» / А.С. Мелентьев. – Асхабад: Электронпечатня К.М. Фёдорова, 1911. – 226 с.
53. Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 / И.Д. Михайлов. – М.; Л.: «Экономическая Жизнь», 1925. – 246 с.

54. Московский А.С. Рабочий класс Сибири в годы первой пятилетки / А.С. Московский. – Новосибирск: Б.и., 1964. – 118 с.
55. Московский А.С. Формирование и развитие рабочего класса Сибири в период строительства социализма / А.С. Московский. – Новосибирск: «Наука» Сиб. отд-ние, 1968. – 308 с.
56. Московский А.С. Рост трудовой активности рабочего класса Сибири в борьбе за победу социализма / А.С. Московский. – Новосибирск: «Наука» Сиб. отд-ние, 1968. – 170 с.
57. Мухин А.А. Рабочие Восточной Сибири на путях к Октябрю / А.А. Мухин. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1966. – 226 с.
58. Мухин А.А. Рабочие Сибири в эпоху капитализма (1861–1917) / А.А. Мухин. – М.: «Мысль», 1972. – 336 с.
59. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР / А.Г. Напорко. – М.: Трансжелдориздат, 1954. – 287 с.
60. Новакова К.Т. Сибирский железнодорожный пролетариат. 1891 – 1904. / К.Т. Новакова. – Красноярск: Кн. изд-во, 1965. – 72 с.
61. Новакова К.Т. Формирование постоянных рабочих кадров на Транссибирской железнодорожной магистрали / К.Т. Новакова // Личность, коллектив, общество: мат. теоретической конф., посвящённой 100-летию со дня рождения В.И. Ленина. Сб. трудов кафедр обществ. наук Красноярского ордена Трудового Красного Знамени инс-та цветных металлов имени М.И. Калинина / Под ред. Б.В. Багаева, Е.В. Медведева и И.М. Русанова. – Красноярск: Кн. изд-во, 1971. – С. 146–152.
62. Новиков П.А. Гражданская война в Восточной Сибири / П.А. Новиков. – М.: Центрполиграф, 2005. – 415 с.
63. Орлов Б.П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962 гг.: Ист.-экон. очерк / Б.П. Орлов. – М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1963. – 403 с.
64. Очерки истории Бурятской организации КПСС / Ред. коллегия: А.У. Хахалов (отв. ред.) [и др.]. – Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1970. – 612 с.

65. Очерки истории Иркутской организации КПСС / Ред.-сост. С. А. Меркурьев, А.Я. Шапранова. – Иркутск.: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1966. Ч. 1: 1901-1920 гг. – 382 с.
66. Очерки истории Иркутской организации КПСС: в 2 ч. / Санжиев Б.С., Чижов И.Г., Степичев И.С. [и др.] – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1976. – Ч. 2. – Кн. 1: 1920–1945 гг. – 398 с.
67. Проблемы бурят-Монгольской АССР: Проблемы Бурят-Монгольской АССР: Труды 1-й конф-ции по изуч. производ. сил Бурят.-Монг. АССР / Акад. наук СССР-Совет по изуч. природных ресурсов (СОПС). Совет нар. ком. Бурят.-Монг. АССР Т. 1. – М.; Л.: Изд. Акад. Наук СССР, 1935. – 360 с.
68. Пушечников А.Н. Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге, для защиты её от повреждений наводнениями (предназначается на память Управлению железных дорог и местному Управлению Забайкальской железной дороги) / А.Н. Пушечников. – СПб.: Тип т-ва п/ф «Электро-типография Н.Я. Стойковой». 1913 г. – 30 с.
69. Пушечников А.Н. Записка о недочётах в постановке дела постройки железных дорог в Сибири и о мерах к устранению этих недочётов при дальнейшей постройке их / А.Н. Пушечников. – [СПб., 1908]. – 12 с.
70. Пушечников А.Н. Объяснения инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию / А.Н. Пушечников. – СПб.: Тип. т-ва п/ф «Электро-типография Н.Я. Стойковой», 1913. – 11 с.
71. Пушечников А.Н. О недочётах в деле постройки железных дорог, непосредственным распоряжением правительства / А.Н. Пушечников. – [СПб.]: Тип. т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. «Стойковой», [1907]. – 125 с.
72. Пушечников А.Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России / А.Н. Пушечников. – СПб.: Тип т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. Стойковой», [1908]. – 46 с.
73. Пушечников А.Н. Случай из моей железнодорожной строительной практики: постройка Байкальской ветви с временным деревянным мостом через

- Иркут и замена его постоянным мостом / А.Н. Пушечников. – СПб.: Тип. т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. «Стойковой», 1913. – 26 с.
74. Пушечников А.Н. Объяснения инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию / А.Н. Пушечников. – СПб.: Тип. т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. Стойковой», [1913]. – 11 с.
75. Пушечников А.Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России / А.Н. Пушечников. – СПб.: Тип. т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. Стойковой», [1908]. – 46 с.
76. Рабочее движение в Сибири: историография, источники, хроника, статистика: В 3 т. / Под ред. Н. В. Блинова, В. П. Зиновьева. – Томск: Изд-во Том. ун-та. 1991. Т. 3. Июнь 1907 - февраль 1917 г. – 343 с.
77. Рашин А.Г. Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г.: Материалы по статистике труда работников транспорта / А.Г. Рашин. – М.: Гос. изд., 1921. – 20 с.
78. Революционное движение в Иркутской губернии в период первой русской революции : сб. док. материалов / сост.: Ф. А. Кудрявцев, З. Т. Тагаров ; под ред. Ф. А. Кудрявцева ; Гос. архив Иркут. обл. – Иркутск : Кн. изд-во, 1955. – 156 с.
79. Ременцов А.Н. Из истории создания Великого Транссибирского железнодорожного пути (вековой юбилей Транссиба): учебн. пособие / А.Н. Ременцов., Ю.А. Савельев. – М.: МАДИ (ГТУ), 2003. – 70 с.
80. Романов Н.С. Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. / Н.С. Романов. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1994. – 560 с.
81. Рябиков В.В. Иркутск – столица революционной Сибири / В.В. Рябиков. – Иркутск: Кн. изд-во, 1957. – 199 с.
82. Саблер С.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: ист. очерк: к 10-летию Комитета Сибирской ж. д. (1893–1903) / С.В. Саблер, И.В. Сосновский; под гл. ред. Куломзина. – СПб.: Первая гос. тип., 1903. – 499 с.

83. Сапилов Е. В. Из истории сооружения Сибирской железнодорожной магистрали: К 100-летию завершения строительства / Е.В. Сапилов. – М: ИЭ РАН, 2001. – 137 с.
84. Советские железнодорожники: очерки о делах и людях ж.-д. транспорта СССР / авт. предисл. Е. Чередниченко. – М.: Профиздат, 1970. – 352 с.
85. Создание Великого Сибирского пути: в 2 т. Т. 1 / Ю.Л. Ильин, А.В. Колесов, В.П. Лукьянин. Под общ. ред. Ю.Л. Ильина. – СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. – 296 с.
86. Создание Великого Сибирского пути: в 2 т. Т. 2 / Л.А. Давыдова, Ю.Л. Ильин, А.В. Колесов, В.П. Лукьянин, С.Л. Погодин; Под общ. ред. Ю.Л. Ильина. – СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. – 456 с.
87. Стальная магистраль Забайкалья: К 70-летию Забайкальской железной дороги / В.П. Калинин (гл. ред.), В.Н. Казимиров, Л.А. Сбитнева, С.В. Никонова [и др.]; Лит. обраб. В. Логунова; МПС. Упр. Забайкальской ж. д. – Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1970. – 269 с.
88. Стафеев Г.М. Охранение порядка при постройке Забайкальской железной дороги (о полицейских и судебных органах Забайкальской области, 1893–1899 гг. Документальное повествование / Г.М. Стафеев. – Чита: Пресс-центр Управления Судебного департамента в ЗК, 2016. Ч. 1. – 92 с.
89. Стафеев Г.М. Охранение порядка при постройке Забайкальской железной дороги (о полицейских и судебных органах Забайкальской области, 1893–1899 гг. Документальное повествование/ Г.М. Стафеев. – Чита: Пресс-центр Управления Судебного департамента в ЗК, 2016.Ч. 2. – 64.
90. Тестов В.Н. Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1881–1894) / В.Н. Тестов. – Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ РЭ Минэнерго России, 2011. – 176 с.
91. Транспорт СССР: итоги за 50 лет и перспективы развития / общ. ред. Голованова А.П. – М.: «Транспорт», 1967. – 324 с.

92. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России / В.Н. Тарасова [и др.]; под общ. ред. В.Н. Тарасовой, В.С. Наговицына. – М.: «Транспорт», 2005. – 348 с.
93. Третьяков В. Г. Рулевые ВСЖД: документально-биографические очерки к 70-летию образования Управления Вост.-Сиб. ж. д. (1934–2004 гг.) / В. Г. Третьяков. – Иркутск: Облмашинформ, 2004. – 432 с.
94. Уваров П.А. Развитие социалистической промышленности Иркутской губернии в восстановительный период (1921–1926 гг.) / П.А. Уваров. – Иркутск: Кн. изд-во, 1958. – 155 с.
95. Хаптаев П.Т. Октябрьская революция и Гражданская война в Бурятии: В 3 ч. / П.Т. Хаптаев; Акад. наук СССР. Сиб. отд-ние. Бурят. комплексный науч.-исслед. ин-т. – Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1964. – 337 с.
96. Хейвуд Э. Инженер революционной России: Юрий Владимирович Ломоносов (1876–1952) и железные дороги / Э. Хейвуд; пер. с англ. Д. А. Косачевой. – М.: УМЦ ЖДТ, 2013. – 443 с.
97. Хобта А.В. Василий Васильевич Оглоблин / А.В. Хобта, Н.В. Никифорова. – Иркутск: ВСЦНТИБ, 2014. – 64 с.
98. Хобта А.В. Изыскательские и проектные работы для Транссибирской магистрали (1880-е–1910-е гг.) / А.В. Хобта. – Тверь, 2017. – 400 с.
99. Хобта А.В. Использование труда арестантов на строительстве Транссиба / А.В. Хобта. – Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. – 88 с.
100. Хобта А.В. Использование иностранного труда на строительстве Транссиба / А.В. Хобта. – Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. – 100 с.
101. Хобта А.В. Церковное строительство на Транссибе / А.В. Хобта. – Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. – 128 с.
102. Хобта А.В. Сооружение Транссибирской магистрали (1891–1916 гг.) / А.В. Хобта. – Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. – 184 с.
103. Хобта А.В. Способы строительства Транссиба (частные и хоздоговорные работы) / А.В. Хобта, В.Г. Третьяков. – Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. – 70 с.

104. Хобта А.В. Инженеры–создатели Транссиба / А.В. Хобта А.В., Т.Н. Гордиенко. – Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. – 240 с.
105. Чертилов А.К. Кругобайкальская железная дорога: Краткий путеводитель / А.К. Чертилов. – Иркутск: Артиздат, 2004. – 72 с.;
106. Чураев А. Население Восточной Сибири / А. Чураев; Ин-т экон. исследований Вост.-Сиб. краев. план. комиссии. – М.; Иркутск: Огиз, тип. треста «Полиграфкнига» в Иркутске, 1933. – 74 с.
107. Яцунский В.К. Транспорт СССР. История его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта: пособие для учителей по изучению транспорта / В.К. Яцунский; Центр. упр. по просвещению на транспорте. – М.: НКПС Транспечать, 2-я тип. Транспечати НКПС им. т. Лоханкова, 1926. – 172 с.

Справочные издания и путеводители

1. Приамурский край на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде / Сост. Н.А. Крюков. – М.: Типо-лит. «Русского товарищества печатного и издательского дела», 1896. – 234 с.
2. Стож М.Е. Путеводитель по Иркутску и его окрестностям в связи с Великим Сибирским рельсовым путём / М.Е. Стож. – Иркутск: Изд-во спутников и путеводителей по Сибири, 1926. – 64 с.
3. Якоби А.М. Железные дороги СССР в цифрах: Стат. сборник / Сост. А. Якоби; Под ред. З.Л. Миндлина. – М.: ЦУНХУ Госплана СССР В/О «Союзоргучёт»; тип. «Крестьянская газета», 1935. – 186 с.

Научные статьи

1. Анастасьев Н.М. О заболеваемости паровозных машинистов / Н.М. Анастасьев // Гигиена труда. – 1927. – № 12. – С. 67–77.

2. Анастасьев Н.М. О переписи населения на Забайкальской железной дороге / Н.М. Анастасьев // Вестник железнодорожной медицины и санитарии. 1916. Октябрь. – С. 317–335.
3. Ануфриев А.В. Австро-венгерские военнопленные в Иркутске в годы первой мировой войны (по фондам ГАИО) / А.В. Ануфриев // Иркутску – 350 лет – история и современность: Материалы Всероссийской научно-практ. конф. «Сибиряковские чтения» 12–13 октября 2011 г. – Иркутск: «Оттиск», 2011. – С. 163.
4. Арсентьев А.В. Прибайкальский угленосный район (станция Кедровая – станция Мысовая) / А.В. Арсентьев // Труды Центрального управления промышленных разведок. Вып. 2. – М.: Мосполиграф, 1922. – С. 62.
5. Белимов И.Т. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции / И.Т. Белимов // Из истории рабочего класса Сибири: Сб. научно-исслед. работ. – Новосибирск: Кн. изд-во, 1964. – С. 204–221.
6. Борзунов В.Ф. Рабочая сила на строительстве Сибирской железной дороги / В.Ф. Борзунов // Исторические записки. – № 70. – 1961. – С. 160
7. Введенский С.А. План капитального строительства железных дорог по Сибкраю / С.А. Введенский // Труды Первого краевого научно-исследовательского съезда. Т. 4: Доклады секции «Связь». – Томск: «Красное знамя», 1928. – С. 1 – 15.
8. Винокуров М. А. Из истории строительства Транссибирской магистрали / М. А. Винокуров // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2010. – Иркутск, 2010. – С. 54–65.
9. Войтинский В. К вопросу о положении рабочих и служащих Забайкальской железной дороги // Известия общества потребителей служащих и рабочих Забайкальской железной дороги. – Иркутск, 1917. № 2. – С. 3.
10. Гляудель И.А. Железнодорожные пути сообщения в Сибири / И.А. Гляудель // Проблемы капитального строительства Восточной Сибири: Сб. ст. Вып. 2. Пути сообщения. Торговля с Монголией. – Иркутск: Тип. изд-ва «Власть труда», 1926. – С. 1–32.

11. Греков Н.В. Защита Транссибирской магистрали от диверсий в годы Первой мировой войны / Н.В. Греков // Вопросы истории. 2014. № 10. С. 21–22.
12. Дулов А.В. Байкальские ледоколы как синтез отечественного и зарубежного опыта / А.В. Дулов // Сооружение Кругобайкальской железной дороги и развитие международных связей: мат. науч.-практ. конф. Иркутск, 19–20 дек. 2006 г. – Иркутск: «Камены», Глазковская типография, 2006. – С. 53–62.
13. Дулов А.В. Забайкальская железная дорога / А.В. Дулов // Иркутск: энцикл. слов. – Иркутск: Агентство «Комсомольская правда–Байкал», 2006 – С. 112.
14. Дулов А.В. Общественность Восточной Сибири и идея строительства Транссибирской магистрали / А.В. Дулов // Дуловские чтения, 1997 года: секция истории: материалы докл. и сообщ., дек. 1997 г. – Иркутск, 1998. – С. 39–44.
15. Дулов А.В. Транспорт Восточной Сибири в первой половине XIX в. / А.В. Дулов // изв. архит.-этногр. музея «Гальцы». – Иркутск, 2006. Вып. 5. – С. 118–130.
16. Земеров Б.И. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири (1900–1917 гг.) / Б.И. Земеров // Рабочие Сибири в период империализма. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1976. – С. 89–122.
17. Земеров Б.И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма/ Б.И. Земеров // Рабочие Сибири в период империализма: Из Истории Сибири. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1974. Вып. 14. – С. 24–40.
18. Земеров Б.И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири (1894–1917 гг.). / Б.И. Земеров // Из истории Сибири. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1973. Вып. 8. – С. 55–81.
19. Земеров Б.И. К экономическому положению рабочих Сибирской железной дороги накануне революций 1905–1907 гг. / Б.И. Земеров // Из истории Сибири. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1973. Вып. 8. – С. 117–129.

20. Земеров Б.И. Рабочий день и рабочее время железнодорожников-эксплуатационников Сибири (1894–1914 гг.) / Б.И. Земеров // Из истории Сибири. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1973. Вып. 6. – С. 114–132.
21. Земеров Б.И. Реальная заработная плата рабочих и служащих на железных дорогах Сибири (1895–1917 гг.) / Б.И. Земеров // Рабочие Сибири в период империализма. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1979. – С. 77–96.
22. Земеров Б.И. Социальное обеспечение железнодорожников Сибири (1897–1917 гг.) / Б.И. Земеров // Из истории Сибири. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1974. Вып. 14. – С. 66–85.
23. История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / Г. П. Закревская [и др.]; под ред. А. А. Тимошина. – М.: УМЦ ЖДТ, 2010. – 468 с.
24. Кальмина Л.В. Транссибирская магистраль в Забайкалье на рубеже XIX-XX веков: двойной ракурс / Л.В. Кальмина // История и культура народов Сибири, стран Центральной и Восточной Азии: Батуевские чтения: Материалы II междунар. науч.-практ. конф. (Улан-Удэ, 21 апр. 2006 г.). – Улан-Удэ, 2006. – С. 84–89.
25. Кальмина Л. В. Транссибирская магистраль как распределитель экономических ролей Забайкальских городов / Л. В. Кальмина // Историческая урбанистика: прошлое и настоящее города. – Курган: Изд-во СурГУ. – 2015. – С. 336-345.
26. Кальмина Л. В. Забайкалье в государственной геополитической стратегии России в 1900-1920-е гг.: смена вектора / Л.В. Кальмина, А.М. Плеханова // Власть, 2014. Том. 22. – № 4. – С. 167–171.
27. Максаков В.В. Железнодорожники Сибири в революционном движении 1905 г. /В.В. Максаков // История Пролетариата СССР. Вып. 6. – М.; Л.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1931. – С. 210–225.
28. Мухин А. А. Рабочее движение на строительстве Сибирской железной дороги (90-е гг. XIX в.) /А.А. Мухин // К 300-летию города Иркутска: Тр. Иркут.

- гос. ун-та имени А.А. Жданова. Т. 29. Серия историческая. Вып. 2. – Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та; тип. № 1, 1961. – С. 162–184.
29. Мухин А.А. Борьба ж.-д. пролетариата Восточной Сибири накануне Первой буржуазно-демократической революции 1905–1907 гг. / А.А. Мухин // Исследования и материалы по истории Бурятии: Тр. Бурят. комп. научно-исслед. ин-та. Вып. 2. Серия историческая. – Улан-Удэ: Тип. Мин-ва культуры Бурят. АССР, г. Бабушкин, 1963. – С. 151 – 166.
30. Мухин А.А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) / А.А. Мухин // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск: Изд-во Сиб. отд. АН СССР, 1961. – С. 109–118.
31. Мухин А.А. Рабочие Сибири накануне Октябрьского вооружённого восстания 1917 г. / А.А. Мухин // Историческая наука в Сибири за 50 лет (Основные проблемы истории Советской Сибири). – Новосибирск: «Наука», Сиб. отд-ние, 1972. – С. 5–15.
32. Мухин А.А. Формирование кадров пролетариата на Забайкальской железной дороге / А.А. Мухин // Тр. Иркут. гос. ун-та. Т. 31. Серия историческая. Выпуск 4 – Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та им. А.А. Жданова, 1963. – С. 3–13.
33. Никифорова Н.В. История Формирования и деятельности Общества потребителей рабочих и служащих на Забайкальской железной дороге / Н.В. Никифорова // Проблемы соц.-экон. развития Сибири. – 2016 – № 2 (24). – С. 103 – 108.
34. Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во второй половине 1920-х гг. / Н.В. Никифорова // Транспортная инфраструктура Сибирского региона: материалы шестой Международной научно-практ. конф. 30 сентября-03 октября 2015 г. 40-летию Иркутского государственного университета путей сообщения посвящается. Т. 2. Иркутск: ИРГУПС, 2015. – С. 628 – 633.

35. Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во время Русско-японской войны / Н.В. Никифорова // Военно-исторический журнал. – 2017 – № 1. – С. 67 – 74.
36. Никифорова Н.В. Положение рабочих и служащих Забайкальской железной дороги к 1917 г. на примере заработной платы / Н.В. Никифорова // Проблемы соц.-экон. развития Сибири. – 2017 – № 2 (28). – С. 113 – 118.
37. Никифорова Н.В. Структура Управления Забайкальской железной дороги до 1917 г. / Н.В. Никифорова // Культура. Наука. Образование. – 2017. – № 3. – С. 58 – 66.
38. Никифорова Н.В. Забайкальская железная дорога во время Русско-японской войны / Н.В. Никифорова // Военно-исторический журнал. – 2017 – № 1. – С. 67 – 74.
39. Никифорова Н.В. Квартирный вопрос на Забайкальской железной дороге в первые годы эксплуатации / Н.В. Никифорова // Культура. Наука. Образование. – 2018. – № 1 (46). – С. 75 – 85.
40. Никифорова Н.В. Убытки на Забайкальской железной дороге от интервенции в годы гражданской войны / Никифорова Н.В. // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Материалы Девятой научно-практ. конф. 10 – 13 апреля 2018 г. В 2-х т. Иркутск: ИрГУПС, – 2018. – Т. 2. – С. 556 – 559.
41. Пинус В. Транспорт и связь в 1927–1928 гг. / В. Пинус // Жизнь Сибири. 1927. № 9–10.
42. Познанский В.С. 1905-й год на Забайкальской железной дороге / В.С. Познанский, С.И. Кузьмин // Советские архивы. 1985. № 3. – С. 36 – 40.
43. Полещук В.Е. Революционное движение в Маньчжурской армии в 1905 г. / В.Е. Полещук // Исторические записки. – М. 1954. Т. 49. – С. 301 – 351.
44. Проблема Сибирской сверхмагистральной: сб. ст. / Н.Н. Колосовский [и др.]; под общ. ред. Г.М. Кржижановского, П.С. Осадчего. – М.: Плановое Хозяйство, 1929. – 194 с.

45. Пушкарева И.М. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1905–1907 гг. (К вопросу о социально-экономическом положении железнодорожников) / И.М. Пушкарева // История СССР. 1957. № 3. С. 159–175.
46. Пушечников А.Н. О недостатках в деле изысканий и постройке железных дорог в Сибири / А.Н. Пушечников // Железнодорожное дело. 1907. № 46–47. – С. 523–530.
47. Пушечников А.Н. О недочётах в деле постройки железных дорог, непосредственным распоряжением правительства / А.Н. Пушечников // Инженер. 1909. № 5. – С. 133–142; № 6. С. 174–180; № 7. – С. 216–220.
48. Пушечников А.Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России / А.Н. Пушечников // Инженер. 1910. № 7. – С. 221–223.
49. Пушечников А.Н. Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге, для защиты её от повреждений наводнениями (предназначается на память Управлению железных дорог и местному Управлению Забайкальской железной дороги) / А.Н. Пушечников // Известия собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 34. – С. 596–603.
50. Пушечников А.Н. Случай из моей железнодорожной строительной практики: постройка Байкальской ветви с временным деревянным мостом через Иркут и замена его постоянным мостом / А.Н. Пушечников // Известия собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 25. – С. 431–435; № 26. – С. 445–448.
51. Пушечников А.Н. К истории постройки Забайкальской железной дороги. Письмо бывшего начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги А.Н. Пушечникова в редакцию «Известий собрания инженеров путей сообщения» / А.Н. Пушечников // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1913. 22 августа. № 31. – С. 1–4.
52. Пушечников А.Н. Объяснение по поводу помещённой в № 28 «Известий собрания инженеров путей сообщения» 1913 г. статьи инженера И.К. Ивановского: «Вынужденный ответ инженеру А.Н. Пушечникову» / А.Н. Пушечников // Известия собрания инженеров путей сообщения. 1913. № 36. – С. 637–640.

53. Пушечников А.Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России / А.Н. Пушечников // Инженер. 1910. № 7. С. 221–223.
54. Рашин А.Г. О численности и составе рабочего класса СССР в 1928–1955 гг. / А.Г. Рашин // Из истории рабочего класса и революционного движения: Сб. ст. – М., 1958. – С. 524–535.
55. Светлолобов И.М. Большевики во главе сибирских железнодорожных комитетов в период Первой русской революции // Всесоюзный заочный ин-т инженеров ж.д. транспорта: Учёные записки. Вып. 16. – М.: Типография ВЗИИЖТ, 1965. – С. 81–103.
56. Терюшков Г.А. Железнодорожные комитеты Сибири – зачаточные органы новой революционной власти / Г.А. Терюшков // Учёные записки Иркутского гос. пед. ин-та. Вып. 16. – Благовещенск: Тип. газеты «Амурская правда», 1958. – С. 141–226.
57. Третьяков В.Г. Иркутск – Байкальская ветка / В.Г. Третьяков, В.В. Третьяков // Земля Иркутская. – Иркутск: ОГАУ «ЦСН», 2004. 3 (26). – С. 33–38.
58. Толочко А.Г. Движение рабочих-железнодорожников Сибири в годы нового революционного подъёма (1910–1914 гг.) / А.Г. Толочко // Рабочие Сибири в период империализма: Из истории Сибири. Вып. 14. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 1974. – С. 122 – 146.
59. Фёдоров М.И. Новое железнодорожное строительство во второй пятилетке (Данные по Восточно-Сибирскому краю. Ленская дорога. Амуро-Байкальская линия) / М.И. Фёдоров // Социалистический транспорт. 1934. № 4.
60. Хаптаев Р.Е. Из истории Забайкальской железной дороги (По материалам Государственного архива Читинской области) // Архивные документы как источник формирования представлений об истории Отечества: Мат. 37-й заочной научной конф. – СПб.: «Нестор», 2005. – С. 83–88.
61. Цакни И.К. Предварительные результаты ж. д. изысканий в Сиб. крае в 1927 г. /И.К. Цакни // Жизнь Сибири. – Новосибирск. 1927. – № 11–12.
62. Чаадаева О. Железнодорожники Сибири в революции 1905 г. / О. Чаадаева // Парт. работник ж. д. трансп. 1940. № 6. – С. 42–48.

63. Уваров П.А. Трудовая активность промышленных рабочих Сибири в первые годы индустриализации СССР (1922–1929 гг.) / П.А. Уваров // Учёные записки Иркутского пед. ин-та. Вып. XVI. – Благовещенск: Тип. газеты «Амурская правда», 1958. – С. 59–104.

Приложения

Приложение 1.

Количество дней и сумма дохода по отдельным отраслям работ при постройке Забайкальской железной дороги каторжными за 1898 г.

Наименование работ	Число дней	Сумма за работу
На 5 участке		
На добыче бутового камня	4800,5	3360,35
На земляных работах		
На укреплении котлован за плотником с заготовкой материала		
На пильных работах		
На заготовке дров		
На устройстве сараев с заготовкой материала		
На производстве корчёвки		
На подённых работах	218	152,60
Перевод каторжных с одного места работ на другое	11	7,70
На работах по тюремному хозяйству	365	—
Итого	5394,5	3520,65
Сверх урочного заработка	—	2892,6
На 8 участке		
На земляных выемках	469,5	328,65
В горной выемке скалистого грунта	10253	328,65
На бурении камня	60	42
На ломке и вывозке камня	5419	3793,30
На возке песка	14	9,80
На поставке свай	141	98,70

На заготовке и возке разных материалов	177,5	124,25
На распиловке местных материалов	4778,5	3344,95
На плотничных работах	471	329,70
На кузнечных работах	109	76,30
На окарауливании инструмента и уходе за лошадьё	411	287,70
На бондарных и колёсных работах	78	54,60
На заготовке сена	246,5	172,55
На заготовке ям для павших лошадей	55	38,50
На сдельных работах	22	15,40
На разных подённых работах	305	213,50
Уход за больными в больнице чернорабочих	382,5	267,75
На работах по тюремному хозяйству	2224,5	–
Итого	25441,51	16391,55
Сверх урочного заработка	–	13405,91
На 9 участке		
На разборке утёсов	9285	6499,50
На возке камня	1071	749,70
На земляных выемках	707	494,90
На работах при котлованах	25	17,50
На разбивке линии и узлов	84	58,80
На заготовке угля	244	170,80
На распиловке леса	651	455,70
На плотничных работах	596	417,20
На кузнечных работах	140	98
На колёсных работах	23	16,10
На поправке тракта	100	70
На конюховских работах чернорабочих	1073	751,10

На работах по тюремному хозяйству	1982	–
Итого	16528	10182,20
Сверх урочного заработка	–	9702,28
На 10 участке (с 1 января по 15 марта 1898 г.)		
На земляных работах	1542	1079,40
На плотничных работах		
На пильных работах		
На столярных работах чернорабочих		
На работах по тюремному хозяйству	450	–
Итого	1992	1079,40
Вблизи станции Кайдалово (с 11 сентября 1898 по 1 января 1899 г.)		
На вывозке из выемки в горе в кавальере щебенистого и скалистого грунта	9662	6763
На подготовительных работах к выемке, на выгрузке с реки леса и проч.	3236,5	2265,55
На работах по тюремному хозяйству	1829	–
Итого	14727,5	9028,85
Сверх урочного заработка	–	3064,65
Всего	64083,5	40202,75
Сверх урочного заработка	–	29964,90

Составлено по: ГАЗК. Ф. 1стр. Оп. 2. Д. 96. Л. 3.

Соглашение между дорогами Забайкальской и Китайско-Восточной о порядке эксплуатации участка Китайско-Восточной дороги от Китайской границы до станции Маньчжурия. 6-го сентября 1903 года станция Маньчжурия (РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1290. Л. 153–154).

1) Участок Китайско-Восточной железной дороги от Китайской границы до станции Маньчжурия протяжением 18,86 вёрст, переданный в ведение Забайкальской железной дороги согласно условию, заключённому 10-го февраля 1901 года между начальником работ Забайкальской дороги и бывшим начальником Западного отдела Китайско-Восточной дороги, остаётся в ведении Забайкальской дороги, распоряжением которой производится эксплуатация сего участка.

2) Все доходы от провозной платы и прочих сборов при эксплуатации указанного в п. 1-м участка, поступает в пользование Забайкальской железной дороги. Равным образом Забайкальская дорога относит на свой счёт все расходы по ремонту и содержанию сего участка и по производству на нём движения, которое совершается подвижным составом Забайкальской железной дороги.

3) Вышеупомянутый (п. 1) участок присчитывается в тарифном отношении к Забайкальской железной дороге и к нему применяются тарифы, однородные с тарифами Забайкальской железной дороги, подлежащие утверждению в установленном порядке.

4) Сходящиеся пути Забайкальской и Китайско-Восточной железной дороги и их станционные сооружения располагаются на территории станции Маньчжурия: Забайкальской – с левой стороны каменного пассажирского здания, построенного Китайско-Восточной дорогой, считая по направлению от Иркутска к Харбину, причём эта левая сторона переходит в ведение Забайкальской дороги, а Китайско-Восточной – с правой стороны названного пассажирского здания, считая по этому же направлению. Вместе с тем, в исключительное ведение Забайкальской железной дороги переходит часть территории станции Маньчжурия, считая от главного пути Забайкальской дороги с левой вышеуказанной стороны и по

этому же вышеуказанному направлению, шириной двести пятьдесят саженей (250) и на протяжении 1500 погонных саженей от пикета 170 до пикета 200.

5) Расходы по содержанию и ремонту пассажирского здания, а также и других зданий и сооружений общего пользования обеих дорог на станции Маньчжурия производятся каждой дорогой в равных частях.

6) Обе дороги, Забайкальская и Китайско-Восточная, имеют на станции Маньчжурия своих агентов, причём ведению агентов Забайкальской дороги принадлежит левая сторона станции, считая от Иркутска к Харбину (п. 4), а ведению агентов Китайско-Восточной – правая сторона в том же направлении. Для удобства заведования станцией Маньчжурия обеим дорогам предоставляется входить в соглашение относительно порядка заведования и о назначении сооружений и путей общего пользования и производства по ним движения, а равно возлагать на станционных агентов одной дороги выполнение некоторых обязанностей по ведению дел станции другой дороги.

7) За всякого рода убытки на путях, переданных в ведение Забайкальской дороги, ответственность падает на эту дорогу, равным образом, за токового же рода убытки на путях, остающихся в ведении Китайско-Восточной дороги, ответственность падает на эту последнюю.

8) Передача упомянутого в п. 1 участка Китайско-Восточной дороги в ведение Забайкальской дороги производится по особому акту.

9) Срок действия настоящего соглашения истекает через пять лет со дня его утверждения в установленном порядке, с тем, что если участок Мациевская–Маньчжурия будет окончательно присоединён к Забайкальской железной дороге, то дальнейшая эксплуатация сего участка будет производиться на условиях, подлежащих утверждению министров путей сообщения и финансов, обеспечивающих Забайкальской дороге полную возможность пользования, как своими сооружениями, так и устройствами общего пользования на станции Маньчжурия.

10) Настоящее соглашение представляется на утверждение подлежащих центральных учреждений.

Соглашение об оказании японским командованием помощи
Управлению Забайкальской железной дороги
(ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 1. Д. 30. Л. 21–21 об.)

1918 года января 6 дня, мы нижеподписавшиеся, доверенные начальника военно-полевых сообщений японских войск генерал-лейтенант Такеучи, капитан М. Усизима и поручик К. Хоризэ с одной стороны и представитель Забайкальской железной дороги и. д. начальника дороги инженера Х.А. Фёдоров – с другой стороны, заключили соглашение в нижеследующем:

1. Японское командование, имея в виду оказать помощь Управления Забайкальской железной дороги по улучшению ремонта паровозов и увеличить тем самым паровозную способность дороги, имеющей чрезвычайно важное значение для жизни японских войск, расположенных в Забайкалье и не имея каких-либо других целей, предоставляет в распоряжение Управления дороги, по требованию последнего, своих мастеровых специалистов всего 200 человек.

2. На первое время, согласно заявлению инженера Х.А. Фёдорова, японское командование формирует 5 партий мастеровых, из которых каждая состоит из 25 человек, в составе которых входят: 2 медника, 2 котельщика, 2 токаря, кузнец и остальные специалисты – паровозные слесари. В каждую партию может быть назначен заведующий партией, владеющий русским языком и необходимая прислуга (повар, истопник, и пр.).

3. Означенные пять партий, по прибытию их на дорогу, распределяются: три партии в депо Оловянная, одна – в депо Маньчжурия и одна – в депо Шилка. Партии эти по мере надобности могут перемещаться распоряжением Управлением дороги и в другие пункты дороги.

4. Все поименованные партии мастеровых должны быть сформированы и высланы в места назначения в возможно кратчайший срок.

5. Все мастеровые снабжаются распоряжением японским командования обычным ручным инструментом их специальности и необходимым обмундированием.

6. Для помещения поименованных мастеровых с их заведующими и прислугой Управлением дороги предоставляются приспособленные вагоны-теплушки или другие жилые помещения, если таковые найдутся.

7. Все расходы по содержанию и оплате труда партий мастеровых производятся распоряжением и за счёт японского командования.

8. Все работы японских мастеровых производятся по указанию и распоряжению местной администрации дороги и никакого замешательства со стороны японских властей в распоряжение администрации дороги не допускаются.

9. Настоящее соглашение может быть изменено в части или в общем по согласованию представителей: Управления военно-полевых сообщений японских войск и Управлением Забайкальской железной дороги.

10. Соглашение это напечатано в двух экземплярах за подписью представителей и выданы для каждой стороны по одному экземпляру.

Список остановочных пунктов Забайкальской железной дороги на 1 апреля
1918 г.

1.	Иннокентьевская, воинский пункт	(закрыт 6.3.1918 г.) 24.	349,01 Посольская
2.	Иннокентьевская	25.	366,81 Тимлюй
3.	Военный городок	26.	384,29 Селенга
4.	Иркутск	27.	403,51 Таловка
5.	23,30 Михалёво	28.	422,96 Татаурово
6.	46,79 Подорвиха (бывший разъезд № 5)	29. 30.	436,00 Селенгинский, разъезд 437,81 Мостовой
7.	61,23 Байкал	31.	451,80 Дивизионная
8.	68,37 Лиственничное, остановочная платформа	32. 33.	458,47 Вехнеудинск 473,47 Тальцы разъезд
9.	85,24 Хвойная	34.	491,68 Онохой
10.	105,13 Маритуй	35.	511,97 Заиграево
11.	122,93 Шарыжалгай	36.	524,00 Илька
12.	140,35 Култук	37.	547,75 Ново-Иланский
13.	149,59 Слюдянка		(бывший разъезд № 21)
14.	175,80 Утулик	38.	560,89 Горхон
15.	200,63 Мурино	39.	565,69 разъезд №33
16.	217,07 Выдрино		(закрыт 6.3.1918)
17.	237,89 Кедровая	40.	574,39 Кижя
18.	250,98 Танхой	41.	563,00 Таяшинский
19.	261,15 Переёмная		(бывший разъезд №34)
20.	284,83 Мишиха	42.	592,80 Петровский Завод
21.	304,74 Мысовая	43.	610,64 Баляга
22.	Мысовая, воинский пункт (закрыт 28.3.1918 г.)	44. 45.	623,64 Тарбагатай 633,50 Разъезд №37
23.	325,49 Боярский	46.	641,40 Толбага

- | | |
|--|--|
| 47. 662,96 Хохотуй разъезд | 69. Чита воинский пункт
(закрыт 12.3 1918 г.) |
| 48. 665,37 Бада | 70. 977,46 Чита 1-ая |
| 49. 707,86 Жипхеген | 71. 980,21 Чита 2-ая |
| 50. 732,68 Хилок | 72. 896,11 Разъезд №69 (Антипиха) |
| 51. 748,99 Гыршелунь
(закрыт 5.3.1917 г.) | 73. 989,24 Пост 989 верста
(Песчанка) |
| 52. 767,54 Хушенга | 74. 996,05 Атамановский, разъезд |
| 53. 777,99 Дайгур
(бывший разъезд №45) | 75. 1011,97 Кручина |
| 54. 807,03 Тайдут | 76. 1032,98 Маккавеево |
| 55. 826,31 Загарин
(закрыт 5.3.1918 г.) | 77. 1042,70 Дарасун, разъезд |
| 56. 845,51 Могзон | 78. 1051,78 Туринский, разъезд |
| 57. 865,13 Гонгота | 79. 1071,35 Карымская |
| 58. 884,59 Сохондо | 80. 1082,28 Разъезд №64 |
| 59. 898,73 Тургутуй
(закрыт разъезд №52) | 81. 1084,60 Станция Китайский
разъезд (закрыта 28.11.1917 г. с про-
дажей билетов в местном сообщении
и остальных поездов для посадки и
высадки) |
| 60. Разъезд №53
(закрыт 5.3. 1918 г.) | 82. 1090,97 Адриановка |
| 61. 906,54 Яблоновая | 83. 1100,06 Разъезд № 66 |
| 62. Телеграфный пост 914 версты | 84. 1105,49 Седловая, разъезд |
| 63. 920,02 Кука, разъезд | 85. 1116,02 Разъезд № 67 |
| 64. 925,45 Лесной
(бывший разъезд №55) | 86. 1120,39 Бурятская |
| 65. 925,20 Дровянная
(Татауровская ветвь) | 87. 1128,39 Разъезд № 68 |
| 66. 941,40 Ингода | 88. 1133,08 Разъезд № 69
(закрыт 5.3.1918 г.) |
| 67. 957,27 Черновский | 89. 1143,93 Моготуй |
| 68. 967,79 Кадала
(бывший разъезд №59) | 90. 1158,91 Разъезд № 70
(закрыт 5.3.1918 г.) |

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| 91. 1165,20 Ага | 112. 140,40 Мацевская |
| 92. 1176,60 Разъезд № 71 | 113. 1414,08 Разъезд № 86 |
| 93. 1188,10 Булак, разъезд | 114. 1423,97 Маньчжурия |
| 94. 1198,75 Разъезд № 72 | Сретенская ветвь |
| 95. 1210,78 Оловянная | 115. 257,60 Урульга |
| 96. 1221,88 Разъезд № 73 | 116. 624,20 Зубарево |
| (закрыт 6.3.1918 г.) | 117. 793,70 Махнино, разъезд |
| 97. 1229,97 Разъезд № 74 | 118. 101,86 Онон |
| 98. 1244,70 Бырка | 119. 125,21 Шилка |
| 99. 1260,52 Разъезд № 77 | 120. 140,16 Холбон |
| 100. 1272,95 Хадабулак | 121. 169,81 Приисковая |
| 101. 1287,61 Разъезд № 79 | 122. 192,85 Бянкино |
| 102. 1303,90 Борзя | 123. 202,79 Куэнга, |
| 103. 1316,89 Разъезд № 81 | объединённая станция |
| 104. 1321,46 Соктуй, разъезд | 124. 220,16 Баян |
| 105. 1332,69 Разъезд № 82 | 125. 239,63 Кокуй, разъезд |
| 106. 1341,95 Харанор | 126. 252,19 Сретенск |
| 107. 1363,96 Разъезд № 83 | Нерчинская ветвь |
| 108. 1365,95 Даурия | 127. 917, 00 Нерчинск-станция |
| 109. 1378,42 Шарасун | (Цифры до запятой – вёрсты, после |
| 110. 1386,94 Разъезд № 84 | запятой – сажени). |
| (закрыт 11.3.1918 г.) | |
| 111. 1334,74 Разъезд № 85 | |
| (закрыт 16.3.1918 г.) | |

Составлено по: ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 1. Д. 34. Л. 28 – 29 об.

Убытки по Хилокскому участку

1. При отступлении красной армии в 1918 г. было устроено искусственное крушение на станции Хилок при котором оказалось разбитыми 18 товарных вагонов, убыток 180 тыс. золотых руб.
2. При отступлении красных в 18 было крушение на ст. Бада разбито 17 вагонов.
3. При отступлении белых в 1920 г. на мосту под Балягой красными партизанами был взорван бронепоезд «Отважный», повреждён один крытый американский вагон.
4. При отступлении чехов в 1920 г. между станциями Бада и Толбага красными партизанами с целью взорвать чешский эшелон взорвали по ошибке № 3, повреждён один багажный вагон, 1 почтовый и 1 классный.
5. В 1921 г. прибыли на Хилокский участок 132 вагона, сгоревшие при отступлении войск Семёнова на Борзинском участке, из них 32 вагона подлежали капитальному ремонту, остальные 100 вагонов ликвидированы, как негодные.

Составлено по: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 15. Л. 58.

Сведения об общежитиях при железнодорожных школах (3.08.1918 г.)

Общежитие	Год постройки	Кол-во учащихся	Кол-во пансионеров	Сумма за 1917/1918 учебный год
Листвиничное	1910	270	25	8960
Маритуй	1910	188	113	10260
Слюдянка	1908	627	145	48790
Выдрино	1912	77	30	6480
Танхой	1911	273	40	6480
Мысовая	1917	235	40	7340
Селенга	1917	74	44	7720
Верхнеудинск	1916	414	62	11020
Петровский Завод	1910	192	120	12260
Хилок	1914	626	105	14900
Могзон	1908	305	140	21580
Чита-1	1906	1241	80	15800
Шилка	1910	345	60	11540
Сретенск	1909	153	45	9580
Адриановка	1912	315	65	12420
Оловянная	1907	785	140	21660
Борзя	1917	220	12	3640
Иркутский приют	1907	40	90	36948

Составлено по: ГАЗК. Ф. Р-604. Оп.1. Д. 45 Документы о работе железнодорожных заведений 1919–1920 гг. Л. 30.

Устав железнодорожного сиротского приюта Забайкальской железной дороги

(Вестник путей сообщения. 1910. 23 января № 4. Л. 63 – 64.)

§ 1. Сиротский приют Забайкальской железной дороги учреждается для призрения сирот и полусирот обоого пола без различия звания, вероисповедания, сословия и происхождения, исключительно детей бывших служащих Забайкальской железной дороги и доставления им религиозно-нравственного воспитания, а равно первоначального образования.

Примечание: Полусиротами признаются дети, отец которых умер на службе дороги и вдова его не получила от казны вознаграждения после смерти мужа и отца детей.

§ 2. Железнодорожный сиротский приют Забайкальской дороги имеет своей целью, по мере средств и возможности:

1. призывать на постоянном и полном содержании детей обоого пола круглых сирот и полусирот, упоминаемых в примечании к § 1;
2. давать дневное призрение детям, остающимся во время дневных работ их родителей без надзора;
3. давать сиротам, пансионерам и призреваемым первоначальное образование и обучение, по мере возможности, прикладному ремеслу.

§ 3. Железнодорожный сиротский приют содержится на счёт сиротского фонда, составляемого путём пожертвований служащих Забайкальской железной дороги.

Средства приюта, составляя особый сиротский фонд, находятся в распоряжении того же Комитета.

§ 4. Железнодорожный сиротский приют учреждается на 20 пансионеров, с постоянным, по мере возможности, увеличением числа мест для сирот.

Управление приютом

§ 5. Железнодорожный Сиротский приют состоит под главным ведением Начальника дороги, который является первым почётным попечителем приюта.

§ 6. Непосредственное заведование приютом возлагается на Совет приюта, состоящий при Комитете по заведованию железнодорожными образовательными учреждениями Забайкальской железной дороги. Совет приюта подчинён непосредственно Начальнику дороги и им назначается состав сего Совета.

§ 7. При приюте учреждается звание почётных членов попечителей приюта; звание это с утверждения Начальника дороги, по представлению Совета приюта, присваивается лицам, которые или особенными трудами своими или значительными пожертвованиями окажут существенную пользу заведению.

Примечание: Почётными членами попечителями приюта могут быть и женщины.

§ 8. Совет приюта составляется из трёх членов попечителей, по назначении Начальника дороги согласно п.6 сего Устава, и первый попечитель – член Совета именуется старшим.

§ 9. Железнодорожный Сиротский приют, состоял под общим наблюдением Начальника дороги и в непосредственном ведении Совета приюта, находится в заведовании смотрительницы приюта, назначаемой и увольняемой, по представлению Совета, Начальником дороги.

Примечание: В том же порядке назначается и увольняется весь штат приюта.

§ 10. Попечители – члены Совета железнодорожного приюта исполняют свои обязанности безвозмездно.

§ 11. Совет приюта собирается по мере надобности Старшим членом совета или в экстренных случаях по распоряжению Начальника дороги. Дела в Совете решаются простым числом голосов. Постановления Совета, ранее приведение их в исполнение представляются на утверждение Начальнику дороги. В случае разногласия окончательным постановлением признается то мнение, к которому присоединяется Начальник дороги.

§ 12. На разрешение совета вносятся дела помимо выдвигаемых самой жизнью приюта, или членами Совета, или Начальником дороги.

§ 13. Счетоводство и письмоводство по железнодорожному приюту возлагается на смотрительницу приюта. По мере расширения деятельности приюта в помощь смотрительнице назначается помощница и экономка.

§ 14. В совете по Управлению Приютом ведутся следующие книги:

1. Журнал инвентаря,
2. Кассовая по приходу и расходу,
3. по записи воспитанников,
4. дневник приюта по записи всего достойного замечания.

§ 15. Казначеем приюта избирается один из членов Совета, на обязанности которого лежит составление годовичного отчёта по приюту и годовой сметы на содержание приюта.

Примечание: Годичный отчёт по приюту представляется через Начальника дороги в Управление железных дорог.

§ 16. Отчёт приюта подлежит рассмотрению и утверждению Комитета по заведованию железнодорожными образовательными учреждениями Забайкальской железной дороги.

В таком же порядке рассматривается и смета приюта. Расход сверх сметных назначений производится с утверждения того же Комитета.

§ 17. Совету приюта предоставляется право непосредственного сношения со всеми службами Управления, которые в виду исключительной цели приюта оказывают последнему содействие.

Приём сирот

§ 18. Приём сирот и полусирот производится по усмотрению Совета.

§ 19. Совет приюта, предварительно приёма сироты на иждивение, собирает сведения и справки от подлежащих служб.

§ 20. Если число, имеющих равное право на призрение в железнодорожном приюте окажется превышающим число, которое может содержать приют, то сироты принимаются по жребию.

§ 21. Годовым днём приюта назначается день открытия его и к этому дню приурочивается отчётность по приюту.

Содержание, воспитание и учение

§ 22. Все сироты, полусироты и полупансионеры (призреваемые в порядке, предусмотренном в п. 2 § 2) содержатся в приюте на одинаковом положении. Никакие различия по происхождению, званию или службе родителей не допускаются. Одежда, постель, пища и прочее для всех должны быть одинаковы. В содержании приюта наблюдается чистота и опрятность, пища должна быть свежая и здоровая.

§ 23. Воспитанники приюта встают в 6 часов утра и под наблюдением смотрительницы читают утренние молитвы и пьют чай.

§ 24. Обед начинается при смотрительнице в 12 часов дня, а ужин в 7 часов вечера. Ложатся спать воспитанники по усмотрению смотрительницы сообразно с возрастом.

§ 25. Первоначально воспитанники обучаются в приюте. Учение должно соответствовать силам и понятию воспитанников.

§ 26. Последующее обучение сирот производится в железнодорожных школах.

§ 27. Обучение детей девочек необходимым рукоделиям возлагается на смотрительницу, а обучение ремеслу на лиц, изъявивших согласие на бесплатное обучение из числа агентов дороги, заслуживающих доверие.

§ 28. Распределение всех занятий, а равно установление известного порядка в приюте делается Советом приюта.

Выпуск сирот

§ 29. Сироты содержатся в приюте не более 16-летнего возраста, при чем Совет приюта озадачивается предоставлением выпускаемым воспитанникам зарабатывать себе пропитание.

Лечение и медицинская помощь в приюте

§ 30. Лечение воспитанников приюта производится врачебной службой дороги и в случае заболевания детей болезнью, требующей больничного лечения, дети помещаются в железнодорожную больницу.

§ 31. Закрытие приюта производится распоряжением Министра Путей Сообщения.

Временное прекращение деятельности приюта предоставляется Начальнику Забайкальской железной дороги с донесением о сем Министру Путей Сообщения.

§ 32. В случае закрытия приюта весь принадлежащий ему капитал и все имущество по постановлению Комитета по заведованию железнодорожными образовательными учреждениями Забайкальской железной дороги обращается на употребление, соответствующее целям приюта, с согласия Министерства Путей Сообщения.

Подписал:

Директор Ал. Палтов

Скрепил:

Начальник отделения А. Венценосцев

Договор между представителем РСФСР и В.З.В.П. о сдаче в концессию участка железной дороги восточнее реки Селенга от 19 марта 1920 г.

(РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 3. Д. 41. Л.1.–4)

Принимая во внимание, что разделение Забайкальской железной дороги, как по условию эксплуатации, так и по техническим соображениям совершенно не допустимо, так как это влекло за собой чрезвычайные затруднения и эксплуатации разделённых участков, а возможно, остановку транспорта со всеми вытекающими отсюда начальными для края последствиями представители РСФСР и ВЗВП постановили:

1. Участок дороги восточнее реки Селенги передавался на концессионных началах в пользование РСФСР.

2. За представителями ВЗВП оставалось на указанном участке дороги право контроля за точным выполнением условий концессионного договора, что осуществляется представителями ВЗВП входящего в состав Совета Управления Забайкальской железной дороги, находящегося в городе Иркутске с совещательным голосом при рассмотрении вопросов, касающихся сдаваемого в эксплуатацию участка дороги. По требованию этого представителя ВЗВП в случае возникновения спорных вопросов могли быть каждый раз для разрешения таковых назначаемы особые смешанные комиссии.

3. Управление, сдаваемым в арендное пользование участком дороги переходит в ведение Управления Забайкальской железной дороге в городе Иркутска на общих, действующих на железных дорогах основаниях.

4. Плата жалования железнодорожным служащим и рабочим на указанном участке дороги производилось Управлением Забайкальской железной дороги на общем основании, причём, размеры ставок устанавливались применительно к местным условиям, исходя из заработных плат, утверждаемых местными отделами труда.

5. Для выработки подробных условий концессии создавалась особая комиссия на паритетных началах из представителей РСФСР и ВЗВП, причём основания концессии должны были быть разработаны в кратчайший срок.

6. С момента подписания настоящего договора участок железной дороги, находившийся на территории ВЗВП немедленно передавался в ведение и эксплуатацию Управления Забайкальской железной дороги. С этого момента представитель ВЗВП входил с правом совещательного голоса в состав Совета Управления Забайкальской железной дороги.

7. Железнодорожные служащие, находившиеся на территории ВЗВП распределялись через соответствующие органы Управления Забайкальской железной дороги, которые как все имевшиеся у него, так и получаемые предметы продовольствия распределялись между железнодорожниками по нормам, установленными для данного района.

8. Финансовые расчёты по передававшемуся в эксплуатацию РСФСР участка железной дороги производились соответственными органами ВЗВП по истечении отчётного года.

Подлинный подписали:

представитель от РСФСР, особо уполномоченный НКПС Рудый,

представители ВЗВП: представитель власти Пятидесятников,

заведующий отделом транспорта Механошин,

заведующий железнодорожным подотделом Миронов,

НКом Рябиков.

Станции Забайкальской железной дороги 1923–1924 гг.

1.	Чернореченская, Забайкальской ж. д.	28.	Разгон
2.	Козулька	29.	Алзамай
3.	Кемчуг	30.	Замзор
4.	Зеледеево	31.	Камышет
5.	Кача	32.	Ук
6.	Минино	33.	Курят
7.	Красноярск	34.	Нижнеудинск
8.	Красноярск-город	35.	Уда II-я
9.	Енисей	36.	Хингуй
10.	Злобино	37.	Худоеланская
11.	Зыково	38.	Буганово
12.	Сорокино	39.	Тулун
13.	Камарчага	40.	Нюра
14.	Балай	41.	Шуба
15.	Клюквенная	42.	Шарагул
16.	Заозерная	43.	Куйтун
17.	Камала	44.	Кимельтей
18.	Бошняково	45.	Зима
19.	Канск-Енисейский	46.	Ока II-я
20.	Иланская	47.	Тыреть
21.	Ингашская	48.	Залари
22.	Тинская	49.	Головинская
23.	Ключи	50.	Кутулик
24.	Юрты	51.	Забитуй
25.	Суетиха	52.	Черемхово
26.	Тайшет	53.	Гришево
27.	Байроновка	54.	Касьяновка
		55.	Половина

- | | | | |
|-----|-----------------|-----|--------------------|
| 56. | Белая | 71. | Утулик |
| 57. | Мальта | 72. | Мурино |
| 58. | Ангара | 73. | Выдрино |
| 59. | Тельма | 74. | Танхой |
| 60. | Китой | 75. | Переёмная |
| 61. | Суховская | 76. | Мишиха |
| 62. | Батарейная | 77. | Мысовая |
| 63. | Иннокентьевская | 78. | Посольская |
| 64. | Иркутск | 79. | Тимлюй |
| 65. | Иркутск-город | 80. | Селенга |
| 66. | Михалево | 81. | Татаурово |
| 67. | Байкал | 82. | Дивизионная |
| 68. | Маритуй | 83. | Верхнеудинск |
| 69. | Култук | 84. | Чита 2-я (город)*) |
| 70. | Слюдянка | | |

*Бюро Забайкальской железной дороги по продаже билетов и отправлению багажа.

Составлено по: ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 23. Д. 8. Л. 123.

Ветви Забайкальской железной дороги (1924–1925 г.)

I. Ветвь общего пользования – пристанская на станции Енисей.

II. Служебные ветви (балластные, дровяные и прочие) общим протяжением 20,95 версты:

- лесовозная на 594 версте – 0,23 версты
- дровяная 632 версты – 0,24
- дровяная 639 – 0,23
- лесовозная на 653 – 0,68
- шпалопроточная станции Красноярск – 1,68.
- карьерная 727 – 4,66
- путик пограничный 756 – 0,18
- лесовозная станция Тинская – 0,87
- карьерная станция Суетиха – 0,36
- лесовозная станция Байроновка – 0,66
- карьерная разъезд Курят – 1,37
- карьерная разъезд Нюра – 4,54
- карьерная станция Батарейная – 1,08
- карьерная на 42 версте – 1,58
- дровяная на 182 версте – 0,76
- карьерная на 225 версте – 0,9
- карьерная на станции Танхой – 0,35
- карьерная на 387 версте – 0,32

III. Протяжение коммерческих ветвей 38,63 версты:

- продовольственная к продбазе Енгубпродкома – 1,3
- углевозная на станции Красноярск – 0,32
- базайская станция Енисей – 2,4
- абаканская станция Енисей – 1,32
- лесовозная тоже – 0,9
- лесовозная станция Тайшет - 0,99

- лесовозная станция Зима – 0,70
- лесовозная станция Зима – 1,48
- лесовозная разъезд Белая – 1,66
- ангарская станция Ангара – 6,18
- лесовозная разъезд Китой – 3,73
- продовольственная станция Батарейная – 1,68
- артиллерийская станция Батарейная – 1,88
- ветвь к кирпичному заводу станция Иннокентьевская – 2,23
- тупик № 39 станция Иннокентьевская – 0,92
- чешская ветвь станция Иннокентьевская – 1,65
- лесовозная станция Иркутск – 0,88
- дрововозная станция Михалёво – 2,62
- дрововозная станция Выдрино – 1,98

IV. Ветви к Черембассу общим протяжением 14 – вёрст:

- бывшая ветвь Маркевича на станции Черемхово – 2,76 вёрст
- Русско-Азиатского товарищества (Черемхово) – 2,84
- к копиям бывшего Щелкунова – 2,03
- к копиям бывшего Рассушина – 2,48
- ветвь к бывшей высокой эстакаде Маркевича – 1,05
- ветвь к копиям на станции Гришево – 0,53
- ветвь бывшего товарищества Ивано-Матвеевского на станции Касьяновка – 2,31 верста.

Составлено по: ГАЗК. Ф. 600. Оп. 24. Д. 6. Л. 39 об.; Отчёт по эксплуатации Заб. ж. д. за 1924–1925 год. Иркутск: Типолитография изд-ва «Власть Труда», 1926. Л. 40.

Результаты осмотра скалистых откосов вдоль железнодорожного участка
Иркутск–Мысовая (1925 г.)

Верста	Что замечено	Намеченные мероприятия для обеспечения безопасности движения поездов
44	Много обвалов и непрерывных осыпей	Очистка кюветов, уборка угрожающих падением камней и частичная срезка откосов в предупреждении обвалов
44	Юрский песчаник с прослойками угля находится в неустойчивом состоянии	—
45	В ближайшее время откосы могут проявить себя также как и на 44 версте	—
46	Откосы состоят из разрушенного песчаника	—
48	Юрский песчаник с прослойкой каменистого угля, могут быть обвалы. Падение пластов крутое	Срезка отдельных отошедших по трещинам камней
49	В откосах просачивается вода и происходит постепенное разрушение таковых (юрский песчаник)	—
49	Подготавливаются обвалы, требуется установить наблюдение. На остальном протяжении опасности нет	—
49	Пласты юры сильно дислоцированы.	—

	Падение пластов почти вертикально. Породы раскрошены и дают осыпи	
50	Также могут быть обвалы. Осыпи и вывалы отдельных камней	–
51	Начало версты характеризуется теми же данными, что и на 50 версте (в откосе вода и вывалы отдельных камней. Опасно зимой (могут быть наледи)	–
55	Тоже, что и на 50 версте	–
51	Готовится обвал	Немедленно убрать
52	В невысоком откосе в изобилии просачивается вода. Пласты песчаника и конгломерата крайне разрушены водой. Могут быть обвалы	Убрать опасные камни и расчистить кювет
54	В начале версты имеются обвалы т.к. оголены верхушки откосов. От растительности пласты полого падают	Не допускать вырубки деревьев на склонах откосов
56	Угроза обвала	Убрать
56	Юра несколько раз переслаивается с кристаллическими сланцами и гранитом образуя сложные складки и надвиги гранита на юру. Откос опасен	Необходима частичная срезка отдельных отошедших камней и чистка кюветов
57	Откосы с осыпью. Разрушение гнейсов	–
57	Свежие осыпи	–
58	Намечаются осыпи	–
58	Прослойка пироксенового известняка, который быстро выветривается и подготавливает обвал	Уборка отошедших камней и плит
59	Намечаются обвалы и происходят осы-	–

	пи	
64	На вершушках откосов имеются отдельные камни угрожающие падением на путь	Требуется уборка таких
65	Сопка угрожала падением	Необходимо такую удалить
65	Выше выработанного откоса ряд опасных скал, основание которых разрушено. Скалы местами напоминали сухую кладку. Жилы пегматита с включением магнетита	Следует произвести срезку откоса в верхней его трети
66	Свежие обвалы	Требовалась уборка отдельных камней и срезка откосов
66	Внутри галереи № 1 на сводах образовались натёки и целые сталактиты извести. Очевидно, в своё время был применён раствор с примесью гипса. Нагорный откос особенно с восточной стороны угрожает падением отдельных камней. Породы были встревожены помимо сбросовых трещин выходом мощного слоя базальта до 5 саженей толщиной, выходящего по одной из таких трещин и пересекающего всю галерею в диагональном направлении	—
71	На сводах тоннеля № 2 наблюдалось выщелачивание цемента	По состоянию откоса необходимо удлинение тоннеля № 2 в западную

		сторону
70	Против начала версты отдельные вывалы и непрерывные осыпи. Откос сильно разрушен полиэдрическими трещинами. Гранит раздавлен и имеет крупные линзы. Передняя часть откоса отделена жилой базальта	Требовалась отодвижка пути. По состоянию откоса необходимо удлинение тоннеля №1 в восточную сторону
72	Место чрезвычайно опасно, высокий отвесный откос с вертикальными сбросовыми трещинами и щелями под ним, угрожает внезапными обвалами громадных масс. В сводах тоннеля №3 также имеет место выщелачивание раствора, проникающего через кладку водою	Тоннель № 3 требует устройства подпорных стенок у обоих порталов со стороны откоса, но это только временная мера. Единственно рациональной мерой является устройство обходного тоннеля
73	Угрожающая падением на путь сопка Отвесный откос даёт осыпи и вывалы	Подлежал уборке. Устроить подпорную стенку у портала тоннеля № 4 с запада
75 (конец сторожевого дома)	Просачивалась вода	Кооптировать воду в откосе во избежание разрушения его
76	Между тоннелями № 5 и 6 монолитная скала, разбитая трещинами, новейшими деформациями, что указывает на начало движения. У галереи № 2 в сводах имелись сталактиты извести (выщелачивание рас-	У тоннеля № 5 с обеих сторон у порталов требовалось устройство облицовочно-подпорных стенок или продолжение тоннеля и устройство

	твора)	галереи в сторону запада. Отодвижка пути невозможна. Необходимо устройство сооружений
81	Вывалы в откосах опасны для чётного пути. Выпуклая поверхность подсекающих трещин и вывалы. На протяжении пикета шли непрерывные осыпи и вывалы	–
87	У тоннеля № 9 имелись сталактиты в западной и восточной сторонах. У восточного конца в откосе – вода	Необходимо устройство подпорной стенки у восточного портала
88	У тоннеля № 10 в сводах сталактиты и наблюдается приток воды к сводам, у восточного портала на откосе непрерывные осыпи, откос невысокий	Требуется устройство подпорной стенки с восточной стороны тоннеля
90	Был обвал весной сего года (апрель). Опасный отвис. Высокий откос	Необходимо бросить галерею №6 и отодвинуть чётный путь от места обвала на 4 сажени
91	Начинается шарриаж гранита на известняках Ивановского мыса, который тянется на протяжении двух вёрст	–
117	Галерея № 9 находится под угрозой падения отдельных плит. Откос между тоннелем № 26 и галереей № 9 разработке доступен. В июле 1921 г. произошёл обвал до 500	Ввиду разрушения откоса необходимо устроить подпорную стенку с западной и восточной стороны. Произвести

	куб. Обвал в апреле 1925 г. до двух куб. сажень с высоты 25 сажень	частичную срезку
--	--	------------------

(Составлено по: ГАНИИО. Ф. Р-1812. Оп. 2. Д. 1. Л. 1 – 27)

Ущерб от пребывания интервентов в 1918–1920 гг. на Читинской железной дороге

По 1-му участку Читинской железной дороги были произведены следующие убытки.

В 1918 г. производилось оборудование вагона-бани, вагона-хлебопекарни для войск, вагона-кухни для офицеров, вагона-кухни для коменданта, вагона-прачечной для 2-й Сибирской дивизии, вагона-кухни для Средне-Сибирской инженерной роты, очистка станционных путей в течение всего года, устанавливалось освещение на мостах через реки Селенга и Уда, у Селенгинского моста построили две постовые будки для охраны и вставляли стёкла, белили помещения в бараче для охраны Селенгинского моста, на станции Онохой для вокзала приспособили вагон.

В 1919 г. отапливали помещения, занимаемые воинской охраной Селенгинского и Удинского мостов, устанавливали освещение этих мостов, белили стены и потолки помещения воинской охраны Селенгинского моста, оборудовали железнодорожную школу для размещения (работа и проживание) межсоюзного технического совета, при школе построили сарай для хранения парт и инвентаря, вынесенных из школы, ремонтировали помещения воинской охраны, красили броневой поезд «Мститель», отремонтировали два барака на 438 версте для размещения в них американского командования, отапливали вагоны с эвакуированными служащими, очищали и дезинфицировали пути после прохода воинских поездов, построили две будки для американской охраны на Селенгинском мосту, разбирали и клали печи в бараче, где проживали американские войска, клали русскую печь в вагоне эшелона эвакуированных, отапливали вагоны, занятые эвакуированными служащими, отапливали помещение американской миссии, в вагоне генерала М.К. Дитерихса сделали духовой шкаф и кухонный очаг.

В 1920 г. ремонтировали караульное помещение японских войск, снимали вагон-теплушку с мёртвого пути из-под жилья американской охраны, исполняли обязанности фонарщиков и слесарей на Селенгинском мосту, устраивали отхожие

места для американской охраны, плиты в вагоне для французской миссии, плиты в броневом поезде «Повелитель», оборудовали вагон-хлебопекарню в поезде генерала М.К. Дитерихса, очищали пути после прохода воинских эшелонов, оборудовали духовой очаг в поезде штаба французской миссии, тоже для американского военно-технического совета, сделали кладку кухонного очага в броневом поезде «Справедливый», исполняли обязанности фонарщиков и слесарей на Селенгинском мосту, оборудовали вагоны-теплушки по требованию военного ведомства, сопровождали дрезины с японским командованием, ремонтировали школу после освобождения американцами, чистили вагоны воинских составов, оборудовали вагон-кухню для главкома, оборудовали вагон для авиационного отряда, тоже для канцелярии начвоса и вагон для проживания начвоса, убирали и закапывали лошадей после ухода каппелевских войск, устраивали отхожие места для эвакуационных, оборудовали вагоны для контроля Восточно-Сибирской армии, разбирали кухонный очаг в вагоне эшелона, оборудовали санитарный поезд.

Итого по Читинской железной дороге произведены следующие убытки:

1. На станции Чита-1 за время с 1 сентября 1918 г. по 15 октября 1920 г. сожжены шпалы и настил
2. На станции Чита-1 за это же время отпущено войскам интервенции складом топлива дров и угля на 333 299 руб.
3. На станции Харанор на складе в 1920 г. уничтожено бортов для закрюмов и траку для подачи топлива.
4. На станции Адриановская взято топливо с августа по октябрь 1920 г.
5. На станции Оловянная со складов уничтожены и захвачены разные материалы.
6. На станции Боря увезено, уничтожен и расхищен разный инвентарь с 20 августа 1918 по 9 ноября 1920 г.
7. Со складов 1-го участка отпущено интервенции дров и угля и реквизировано разных материалов за время с сентября 1918 по февраль 1920 г.
8. На станции Уруша отпущены дрова.

9. Из Читинского главного материального склада в 1920 г. увезён разный инвентарь.

10. Читинским главным материальным складом отпущен инвентарь.

11. На станциях Ксеньевская, Могоча и Амазар уничтожено топливо на складах.

12. Произведено расходов, связанных с пребыванием интервенции и понесено убытков от разрушений на 1-м, 2-м, 4-м, 5-м, 9-м, 10-м, 11-м, 12-м участках службы пути.

18 сентября 1918 г. повреждён взрывом мост на 973 версте.

26 июня 1919 г. сожжён разъезд Дактуй.

16 и 17 октября 1919 г. сожжены деревянные мосты на 880, 881, 883, 896, 990, 992, 996, 1001, 1004, 1005 верстах. 2 ноября 1919 г. сожжены деревянные мосты на 1013, 1015, 1016, 1021, 1022, 1023 и 1028 верстах, 16 июня 1919 г. – на 855 и 864 верстах, 3 ноября 1919 г. – на 866, 990, 992, 996 верстах, 7 марта 1919 г. – на 1012 версте, 8 сентября 1918 г. – на 1007 версте.

16 октября 1919 г. сожжены гражданские сооружения на 988, 992, 999 и 1004 верстах.

Причинены убытки японскими войсками в зданиях станции Магдагачи, Тыгде, Ушумуне, Сиваки. Убытки, причинённые японцами при крушении 18 сентября 1919 г. на 964 версте.

Взято 28 февраля 1920 г. из депо Верхнеудинск 12 аппаратов Гаусгельтера с принадлежностями.

Обнаружена недостача инвентаря на станции Верхнеудинск 30 сентября 1918 г. (красные войска).

Причинено убытков при крушении поездов в 1918 – 1920 гг. на станциях Хилок, Бада, Баляга, Бада – Баляга и Хилокском участке.

Захвачено и не возвращено Шилкинскому участку вспомогательного поезда, ремонт броневиков и порча машин.

За время нахождения интервенции пострадало до полной негодности вагонов на 2656500 руб.

Взорван насос водокачки и расхищен инвентарь на станции Баляга в 1918 г.

Также расхищен инвентарь при отступлении от станции Зилово.

Уничтожено и реквизировано разных материалов на разъезде Черновском и на станции Могзон.

Всего на 6 772 988 руб. 34 коп.

Составлено по: РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 56. Д. 15. Л. 147 об. – 154.

Условие, заключённое между представителями бывших австрийских военнопленных и представителем особо уполномоченного народного комиссара путей сообщения по железным дорогам Сибири

(ГАЗК. Ф. Р-604. Оп. 1. Д. 65. Л. 62.)

Условие, заключённое между представителями бывших австрийских военнопленных – штабс-капитаном пехоты австрийской армии – председателем Комитета самопомощи бывших австрийских военнопленных Вальтером Эшик и лейтенантом пехоты австрийской армии Иоганом Хмелецким и представителем особо уполномоченного народного комиссара путей сообщения по железным дорогам Сибири Михаилом Васильевичем Мироновым на работы по восстановлению мостов на железной дороге рабочей силой названных военнопленных.

Мы нижеподписавшиеся представители артели бывших австрийских военнопленных обязуемся доставить по требованию особо уполномоченного НКПС по железным дорогам Сибири или лиц им на то уполномоченных разных рабочих и мастеровых на нижеследующих условиях:

1. По окончанию работ на мостах и, во всяком случае, не позже 15-го апреля с. г. даётся свободный пропуск всем работавшим на мостах австрийским подданным, бывшим военнопленным, до западной русской границы, причём доставка их до Омска гарантируется.

2. При расквартировании бывших военнопленных на работах они должны быть размещены не теснее 16 человек на вагон; на месте работ нам должны быть представлены особые вагоны или помещения для устройства в них кухонь, пекарен, складов продовольствия и санитарных частей.

3. Продукты довольствия должны заготавливаться и доставляться на место работ распоряжением Русского правительства, причём предметы питания, табак и мыло предоставляются нам за наш счёт в количестве не меньше, а по цене не выше, чем будет на тех же мостах; что касается отопления и освещения вагонов, то таковые предоставляются нам бесплатно.

4. Подённая плата всем нашим рабочим должна быть установлена точная, такая же, как и для русских рабочих соответствующих цехов, притом впредь до установления соответствующих норм австрийских рабочие получают авансы наравне с русскими рабочими, причём первый аванс в размере 300 руб. на каждого рабочего выплачивается нам в два срока: 100 руб. накануне нашего отъезда из Иркутска, а 200 руб. на другой день по приезде нашем на место работ по именному списку, который мы обязуемся представить.

5. В случае болезни члена нашей организации, а также в случае повреждения здоровья или увечья, причинённого кому-либо из наших членов во время или по поводу работ, заболевший или потерпевший получает лечение и обеспечение инвалидности в точном соответствии законами, обеспечивавшими потерпевших русских рабочих по русским нормам и в русской валюте, которая ни в какую иностранную валюту перечисляться не будет. Расчёт наших рабочих должен совершаться в те же сроки, что и для русских рабочих, причём организатор работ обязывается длительными промежутками между расчётами не допускать оставление наших рабочих без средств к существованию; окончательный расчёт производится не позже трёх суток по окончанию работ, причём дни ожидания расчёта оплачиваются нормальной подённой оплатой

6. Рабочий день назначается 8 часов, участие рабочих в двойной или тройной смене для нас бывших австрийских военнопленных обязательно при условии сменяемости.

7. Железнодорожное Управление принимает все меры для снабжения рабочих тёплым платьем и обувью, соответствующей данной погоде, причём в случае возвращения вещей обмундирования обратно, таковые будут считаться отпущенными в пользование бесплатно, в противном случае за них будут удержаны деньги по их стоимости, выдача рукавиц обязательна и бесплатно.

8. Австрийская рабочая дружина не носит характера ни политического, ни военного, на месте работ она подведомственна ответственному производителю работ и имеет свой внутренний собственный административный аппарат.

9. Вмешательство посторонних организаций и отдельных лиц в мирную работу австрийской рабочей организации недопустимо и, получив наличие его, послужит основанием к разрыву сего договора. Означенные условия обе стороны обязуются выполнить ненарушимо.