

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-20-35

УДК 94(571)



СИБИРСКИЙ ТРАНЗИТ. ВЕЛИКИЙ ЧАЙНЫЙ ПУТЬ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ВОСТОКЕ РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.¹

Дацышен Владимир Григорьевич

Санкт-Петербургский государственный университет,

Санкт-Петербург, Россия;

Сибирский федеральный университет,

Красноярск, Россия

dazishen@mail.ru

Аннотация. Исследование посвящено проблеме строительства Транссибирской железнодорожной магистрали как реализации Великого чайного пути (Великого шелкового пути XVII–XX вв.) во второй половине XIX в. Первым проектом железнодорожного строительства в Сибири было предложение построить железную дорогу от Кяхты до Усть-Кяхты. На протяжении полувека направление будущей дороги обсуждалась исходя из двух принципиальных позиций – транзит между портами Тихого и Атлантического океанов или формирование транспортных коммуникаций для дальнейшего развития русской Сибири. Транссиб планировали по линии исторически сложившегося генерального направления сибирского грузопотока. Выбранное направление отражало компромисс между этими двумя позициями. Железнодорожная магистраль сохраняла, укрепляла, давала новую жизнь Великому чайному пути. Вместе с тем она корректировала его дороги, что было отражением транспортно-логистических и геополитических реалий второй половины XIX в. Даже авторы проекта строительства дороги от Владивостока учитывали необходимость развития чайной торговли. Транссибирская железнодорожная магистраль к началу XX в. связала Забайкальский участок русско-китайской границы с Европейской Россией, т.е. прошла по маршруту Великого чайного пути, немного скорректировав его. На несколько десятилетий она стала главным средством доставки чая из Китая в Россию.

Ключевые слова: Транссибирская железнодорожная магистраль, Великий шелковый путь, Великий чайный путь, проекты строительства железных дорог в Сибири.

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23-48-00004 «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия», <https://rscf.ru/project/23-48-00004>.

SIBERIAN TRANSIT. THE GREAT TEA ROUTE AND RAILWAY CONSTRUCTION IN EASTERN RUSSIA IN THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY

Datsyshen Vladimir G.,
St. Petersburg State University,
St. Petersburg, Russia;
Siberian Federal University,
Krasnoyarsk, Russia
dazishen@mail.ru

Abstract. The scientific work is devoted to the problem of the construction of the Trans-Siberian Railway as the implementation of the Great Tea Road (Great Silk Road of the 17th–20th centuries) in the second half of the 19th century. The first railway construction project in Siberia was a proposal to build a railway from Kyakhta to Ust-Kyakhta. For half a century, the direction of the future road was discussed based on two fundamental positions – transit between the ports of the Pacific and Atlantic oceans or the development of transport communications for the further development of Russian Siberia. The Trans-Siberian Railway was planned along the historically established general direction of Siberian freight traffic. The direction chosen reflected a compromise between these two positions. The Trans-Siberian Railway preserved, strengthened, and gave new life to the Great Tea Route. The chosen direction of the railway corrected the roads of the Great Tea Route, which was a reflection of the transport, logistics and geopolitical realities of the second half of the 19th century. Even the authors of the project to build a road from Vladivostok were based on the need to develop the tea trade. Trans-Siberian railway by the beginning of the twentieth century. connected the Trans-Baikal section of the Russian-Chinese border with European Russia, i.e. walked along the route of the Great Tea Route, slightly adjusting it, or rather, carried out taking into account the emerging adjustment of this route. From the first years of construction of the Trans-Siberian Railway, this road became the main means of delivering tea from China to Russia for several decades. The Trans-Siberian Railway was the main road of the Great Tea Route, and therefore the Great Silk Road in the 20th century.

Keywords: Trans-Siberian Railway, Great Silk Road, Great Tea Road, railway construction projects in Siberia.

Цитирование: Дацышен В.Г. Сибирский транзит. Великий чайный путь и железнодорожное строительство на востоке России во второй половине XIX в. // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 20–35. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-20-35 / Datsyshen V.G. Siberian Transit. The Great Tea Route and Railway Construction in Eastern Russia in the Second Half of the 19th Century, in Novoe Proshloe / The New Past. 2023. No. 4. Pp. 20–35. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-20-35.

© Дацышен В.Г., 2023

Инициатива Си Цзиньпина «Один пояс – один путь» актуализировала интерес мировой общественности к истории трансконтинентальных коммуникаций. В основу этой инициативы была положена озвученная в сентябре 2013 г. идея «Экономического пояса Шелкового пути». Термин «Шелковый путь» был введен в оборот немецкими учеными в XIX в. [Ся, Халмакшинова, 2021]. Современные молодые исследователи справедливо указывают: «В самом широком смысле Шелковый путь – это вся совокупность торговых путей, сухопутных и морских, которые в древности соединяли Китай с соседними государствами» [Хамити, 2020, с. 76].

В XX в. главным, а периодически и единственным, сухопутным путем, связывающим Китай с Европой, была Транссибирская железнодорожная магистраль, включающая примыкающие к ней железные дороги в Маньчжурии и Монголии. Собственно понятие «Шелковый путь» до конца XX в. рассматривалось лишь как «туристический путь»... который имеет воспитательное и просветительское общечеловеческое значение» [Хамити, 2021, с. 84]. И лишь выдвинутая осенью 2013 г. Си Цзиньпином инициатива «Один пояс – один путь» дала старт созданию новых трансевразийских экономических коридоров. В ситуации, когда сибирские железные дороги могут перестать быть главным трансевразийским коридором, интересно вновь обратиться к проблемам истории появления Транссибирской железнодорожной магистрали. Дополнительную актуальность проблеме придают современные попытки увязать появление «Северного хода Великого шелкового пути» с «Транссибирской сверхмагистралью» [Безруков, 2017, с. 261].

Мы полагаем, что исторической основой инициативы «Один пояс – один путь» является в первую очередь трансконтинентальный мост между Востоком и Западом в новое время, сухопутное направление которого шло через всю Сибирь и для которого сегодня, в противовес западному концепту «Великий шелковый путь» (ВШП), принято название «Великий чайный путь» (ВЧП). Великий чайный путь и есть основное направление Великого шелкового пути в XVII–XX вв. [Дацышен, 2020]. Следует отметить, что Си Цзиньпин упомянул о Великом чайном пути до провозглашения инициативы «Один пояс – один путь», в речи, произнесенной в МГИМО в марте 2013 г. Но он по непонятным причинам ограничил содержание ВЧП русско-китайскими отношениями в XVII в. [Си Цзиньпин..., 2013]. А 7 сентября 2013 г. в Астане он предложил идею «Экономического пояса Шелкового пути», которая и легла в основу инициативы «Один пояс – один путь».

Великий чайный путь в широком смысле объединяет сухопутные и морские торговые пути, связавшие Восток и Запад с XVII по XX в., и на котором продолжительное время (вторая половина XVIII–вторая половина XIX в.) доминировал один товар – чай. В узком смысле ВЧП представляет собой сеть дорог, периодически сходящихся в ключевых пунктах, таких как Калган (Чжанцзякоу), Урга (Кулунь), Кяхта, Иркутск и др. Окончательно Великий чайный путь в самом узком смысле оформился после подписания в 1728 г. Кяхтинского договора и издания в 1733 г. Российским Сенатом указа о строительстве Московского тракта в Сибири. Расцвет этого пути пришелся на XIX в., когда 90 % всего русско-китайского товарооборота приходилось

на чай, функционировал путь стабильно и без перерывов, и это было единственное направление сухопутной торговли Китая с Западом.

Великий чайный путь был мостом межкультурного взаимодействия и инструментом накопления капитала, благодаря которому развивалась Сибирь. Русская Сибирь в традиционных ее границах, собственно, и явилась продуктом участия России в Великих географических открытиях, когда страны Запада начали искать и закреплять за собой новые транзитные торговые пути для стабильной связи Европы с Китаем. В XVII–XVIII вв. русские заселили Сибирь узкой полосой от Кунгура и Челябинска до Нерчинска и Кяхты. Транзит грузов и связь с Китаем стали важнейшим источником сохранения и развития русской Сибири.

В XVII в. основным направлением ВЧП в Сибири был водный путь с двумя волоками, большая часть которого приходилась на Ангара с Енисеем и Обь с Иртышем. Этот водный путь сохранялся и считался перспективным до Первой мировой войны. В первой половине XVIII в. был построен Московско-Сибирский тракт, ставший главной транспортной коммуникацией между Россией и Китаем.

Во второй половине XIX в. традиционная русская Сибирь столкнулась с рядом вызовов, обусловленных промышленной революцией и изменением геополитической ситуации в мире. С присоединением к России Приамурья Сибирь поменяла свою конфигурацию, изменились ее место и роль в России. Развитие золотодобычи в Сибири значительно ослабило значение транзитной торговли для экономики региона. Изменение геополитической ситуации и технический прогресс сделали экономически невыгодной транспортировку товаров вьючным и гужевым транспортом.

В России предпринимались различные попытки решить проблему дороговизны сухопутной транспортировки товаров через Кяхту традиционными способами – улучшать дороги, искать более короткие пути из Сибири в Китай, соединять каналами бассейны сибирских рек, искусственно поддерживать старые пути и средства через перераспределение налоговых и таможенных сборов. В конце XIX в. «по линии исторически сложившегося генерального направления сибирского грузопотока» [Сигалов, 1988, с. 26] была проложена железная дорога – легендарный Транссиб. Транссибирская железнодорожная магистраль стала главной дорогой Великого чайного пути в XX в.

В современной отечественной историографии сложилась традиция не связывать Транссиб с Великим чайным путем. В обобщающих исследованиях, специально посвященных проблемам истории транспортных коммуникаций в Сибири, обычно не рассматривается взаимосвязь строительства дорог с русско-китайской чайной торговлей [Создание..., 2005; Катионов, 2008]. Однако детальное изучение проектов железнодорожного строительства в Сибири в XIX в. указывает на прямую связь Транссибирской железнодорожной магистрали с русско-китайской Кяхтинской торговлей, с проблемами сохранения и развития Великого чайного пути.

В середине XIX в. российская общественность стала активно обсуждать проекты железнодорожного строительства в Сибири. Отчасти это было связано с появлением первых проектов строительства дороги, предложенных иностранцами. Исследователи пишут: «На рассмотрение правительству железнодорожные проекты представили английский инженер Дуль, американский предприниматель Коллинз, английские подданные Моррисон, Горн и Слейг, которые планировали организовать для этой цели акционерные общества» [Вивдыч, 2011, с. 211]. Все эти проекты предполагали соединение железной дорогой центральной России с Тихим океаном. Английский инженер Дуль в 1857 г. обратился к главноуправлявшему путями сообщения К.В. Чевкину с предложением провести рельсовый путь от Нижнего Новгорода на Казань и Пермь, через Уральские горы и далее, «от избранного места за Уралом по удобнейшей дороге к Амуру и до Тихого океана». В 1857 г. американский коммерческий представитель П.М. Коллинс предложил русским властям построить железную дорогу между Иркутском и Читой. В марте 1857 г., будучи в Чите, он написал по этому поводу письма губернатору Забайкальской области М.С. Корсакову и генерал-губернатору Н.Н. Муравьеву [Скажутин, 2018, с. 130–133]. В своих заметках П.М. Коллинс указывал, что достаточно построить железную дорогу, связавшую бы бассейн Енисея с бассейном Амура, и Сибирь сразу выйдет на мировые рынки. Англичане Моррисон, Горн и Слейг в 1858 г. «изъявили желание образовать акционерную компанию из иностранных капиталов для устройства железной дороги из Нижнего Новгорода до Татарского залива, “для сообщения Европы с Китаем, Индией и Америкой”» [Саблер, 1903, с. 6].

Можно согласиться с мнением современных исследователей: «В иностранных проектах середины XIX в. рельсовому пути из Европы к Тихому океану придавался преимущественно транзитный характер» [Вивдыч, 2011, с. 111]. С такими проектами, вслед за англичанами и американцами, выступали и немцы. «Московские ведомости» писали о г. Мейсселе, издавшем «в 1870 году целую книгу для изложения проекта железной дороги от Роттердама до Тяндзина чрез всю Сибирь» [Катков, 1897а, с. 293]. Однако и сибиряками в то время предполагаемая дорога рассматривалась как транзитная, с той лишь разницей, что для Сибири в то время было актуально сохранение исторически сложившегося сухопутного транзитного пути.

Первые русские «проекты» железной дороги в Сибири, в отличие от иностранных, уделяли большее внимание вопросам выбора направлений пути собственно в Сибири. В российской историографии сложилась традиция считать, что первым, кто предложил строить железные дороги в Сибири, был генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев [Саблер, 1903, с. 1]. Генерал-губернатора интересовал проект освоения присоединенных им к России приморских территорий. Но на самом деле первым проектом железнодорожного строительства в Сибири было предложение работавшего в 1830-х гг. в Восточной Сибири инженера путей сообщения Н.И. Богданова построить железную дорогу от Кяхты до Усть-Кяхты, на первом идущем от границы по территории России отрезке дороги Великого чайного пути [Третьяков, 2014, с. 121]. Сегодня многие ученые сходятся во мнении, что предложение

Н.И. Богданова соединить железной дорогой Кяхту с Нижним Новгородом является первым проектом строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Таким образом, уже в первой половине XIX в., на заре железнодорожного строительства во всем мире, возникли предложения железнодорожного обустройства российского участка Великого чайного пути, что и стало прообразом будущего Транссиба.

В середине XIX в. возникали разные предложения о строительстве железных дорог в Сибири. В качестве примера можно привести большую статью коммерц-советника А. Сафронова в газете «Северная пчела» за 1885 г. под названием «О Сибирской железной дороге» [Сафронов, 1885, с. 1–2]. Проект А. Сафронова предполагал проведение дороги из Саратова на Семипалатинск, далее через горные системы на Минусинск и Селенгинск, а затем – на Амур [О Сибирской железной дороге, 1858, с. 2]. Но сибирская общественность крайне критически восприняла проект (или прожект) А. Сафронова. Обстоятельное обсуждение этой статьи появилось на страницах «Иркутских губернских ведомостей», по этой проблеме высказался знаток вопроса – военный инженер Д.И. Романов, офицер по особым поручениям при генерал-губернаторе Восточной Сибири Н.Н. Муравьеве [Романов, 1858, с. 4–8]. Штабс-капитан Д.И. Романов указывал на несостоятельность проекта, ссылаясь на то, что перевозки по железным дорогам в то время во всем мире были дороже, чем водным путем. Для сибиряков была важна связь новой дороги с чайной торговлей: «Железная дорога к Кяхте не в состоянии оживить и установить правильную чайную торговлю с Китаем. Когда чай еще не может быть дешев в Троицкосавске, за 4 версты от Кяхты, тогда железная дорога не удешевит его значительно. Для этого необходимы коренные преобразования чайной торговли в России» [Романов, 1858, с. 8]. В целом, в середине XIX в. в России высказывали опасения, что железная дорога нанесет ущерб русско-китайской торговле.

В 1861 г. управляющий Нижне-Тагильским горным округом предложил соединить железной дорогой реки бассейнов Камы и Тобола, что могло привести «к открытию новых источников богатств и оживить торговлю... и с Китаем» [Саблер, 1903, с. 10]. В 1866 г. чиновник особых поручений при министре внутренних дел полковник Е.В. Богданович по результатам своих исследований на Урале рекомендовал построить железную дорогу до Тюмени, отметив в телеграмме на имя министра: «Такая дорога, будучи впоследствии проложенной через Сибирь к китайской границе, получила бы важное стратегическое и международное значение» [Создание..., 2005, с. 12]. Современные исследователи утверждают, что Е.В. Богданович пропагандировал «Великий Сибирский путь Париж – Пекин» [Романов, 1858, с. 21]. О связи строительства сибирских железных дорог с чайной торговлей говорит и тот факт, что Е.В. Богданович, как и многие другие деятели, настаивал на первоочередной стыковке этих дорог с Москвой, а не с Петербургом: «Тогда как Петербург служит местом сбыта только некоторой части сибирского сырья, как то – сала и льняного семени, Москва является главным рынком, кроме уральского железа, еще и кяхтинских чаев» [Саблер, 1903, с. 27].

В общем ряду авторов многочисленных проектов железнодорожного строительства в Сибири необходимо отметить и будущего создателя конструктора «Великий шелковый путь» немецкого географа и геополитика Фердинанда фон-Рихтгофена. В передовице одного из майских номеров «Московских ведомостей» за 1874 г. говорилось: «По мнению Шпенеровой Газеты, самая настойчивость, с какою немецкие исследователи усиливаются определить наиболее удобное начертание для соединения России с Китаем непрерывною рельсовою дорогою, — служит лишь выражением настоятельной потребности Германии. Как г. Мейссель... так и барон фон-Рихтгофен, ныне предлагая проект железной дороги от Екатеринбурга, чрез Кульджу в Китай, следовали де в этом отношении патриотическому внушению и руководились верною оценкой истинных интересов их отечества» [Катков, 1897а, с. 293]. Таким образом, проект так называемого «Северного хода Великого шелкового пути» появился как один из вариантов Транссиба, выдвинул его будущий создатель концепта «Великий шелковый путь», и обусловлен этот проект был интересами Германии второй половины XIX в. Российские специалисты также рассматривали данное направление железнодорожного строительства; например, о возможной дороге из Оренбурга на Кульджу говорилось в одном из проектов горного инженера И.С. Боголюбского в 1888 г. Однако для российских специалистов всегда в приоритете было строительство дороги через всю Сибирь к границам Монголии и Маньчжурии.

В 1870-х гг. активно обсуждалась идея, что железная дорога в Сибири должна решить проблемы сохранения и развития Великого чайного пути. По крайней мере, этой позиции придерживались консервативная столичная общественность и правительственные круги. Газета «Московские ведомости» в мае 1874 г. утверждала: «Поднятие кяхтинской... торговли, очевидно, всего более зависит от улучшения средств сибирского сухопутного сообщения, а для сего нужны... сближение Сибири с Европейскою Россиею чрез сооружение торговой железной дороги от Нижнего чрез Урал» [Катков, 1897а, с. 291]. В этой газете можно было встретить и такое утверждение: «Еще большего внимания заслуживает идущее от лица кяхтинских чаоторговцев заявление, что с постройкой Сибирской железной дороги и с перенесением таможни из Иркутска в Кяхту они сами перестанут хлопотать о сохранении дифференциальных пошлин, которые признают необходимыми лишь на то время, пока условия, в каких находится ныне торговля с Китаем, идущая восточным путем, чрез Сибирь, не будут уравниены с условиями, созданными для торговли, идущей западным путем и могущей пользоваться и Суэцким каналом, и железными дорогами, которые у нас все направлены к западной и южной границам. Тарифною премией сибирские чаоторговцы главным образом дорожат как некоторого рода вознаграждением за то, что и при первоначальном составлении нашей железнодорожной сети, и при дальнейшем ее развитии интересы Сибири как бы систематически оставались в стороне, так что она постоянно оставалась обойденною» [Катков, 1897а, с. 384]. Постепенно подходы изменились, и на первый план вышли аргументы стратегического плана, такие как опасность со стороны Китая или развитие, по примеру Америки, вывоза природных богатств за границу. Летом 1880 г.

газета «Московские ведомости» указывала: «Постройка южной Сибирской дороги никогда еще не вызывалась более настоятельными требованиями, не только для развития внутреннего благосостояния обширной страны, но и для успеха мер в случае особых усложнений» [Катков, 1897b, с. 426]. Однако уже через несколько дней в передовице этой газеты появилось такое сообщение: «Соединение Сибири с Москвой посредством железной дороги», читаем в одном из адресов, представленных по этому делу торгующим на Нижегородской ярмарке купечеством, «составляет настоящую и неотложную необходимость для всей внутренней торговли Империи и для торговых сношений наших с Китаем и среднеазиатскими государствами». В том же смысле постоянно высказывались и купечество, торгующее на первой после Нижегородской, Ирбитской ярмарке, и весь торговый мир Москвы, Казани, Екатеринбурга, разных городов Западной и Восточной Сибири» [Катков, 1897b, с. 436–437].

В конце 1870–1880-х гг. появилось множество предложений и проектов строительства железных дорог в Сибири. Инженеры, такие как начальник Минусинского горного округа И.С. Боголюбский, предлагали строить дорогу через Саяно-Алтай, видя ее главное предназначение в освоении природных богатств незаселенных территорий и отводя второстепенное значение развитию коммуникаций по линии Московско-Сибирского тракта. Но общая картина будущего железнодорожного строительства была противоречивой. В летописи Н.С. Романова за 1883 г. имеется следующая информация: «Вопрос об улучшении сообщений с Сибирью и в Сибири постепенно подвигается вперед. В настоящее время, как видно из газетных известий, уже решено устройство казенным способом железной дороги между Екатеринбургом и Тюменью. Разрешено сделать изыскания для проведения железного пути от Самары к Омску и для соединения его с Екатеринбургско-Тюменским путем... Кроме этих предположений, уже близких к осуществлению, есть еще проекты соединений Оби с Енисеем железно-конною дорогою и соединение железными же дорогами Владивостока с р. Усури и залива Де-Кастри с Софийском. К числу этих же предположений принадлежит и проект проведения железной дороги от Иркутска по направлению к Томску. Предполагается провести железную дорогу от Иркутска до того места, где можно уже рассчитывать на хорошую грунтовую дорогу, т.е. на протяжении 600 в. самого трудного и самого дорогого в настоящее время пути между Иркутском и Томском (вероятно, до ст. Бирюсинской или до г. Нижнеудинска)» [Романов, 1993, с. 92–93].

Высших администраторов также волновала проблема дороги между Томском и Иркутском. Важно отметить, в середине 1880-х гг. активно стали лоббировать вопрос строительства железных дорог в Сибири Иркутский и Приамурский генерал-губернаторы, связывая это с проблемами Кяхтинской чайной торговли. По мнению графа А.П. Игнатьева, удешевление доставки русских товаров к китайской границе помогло бы решить проблему огромного дисбаланса в русско-китайской торговле. Приамурский же генерал-губернатор барон А.Н. Корф «указывал на то, что осуществление железной дороги от Байкала до Сретенска содействовало бы упорядочению

чайной торговли с Китаем, причем средства, расходуемые на провоз чая за границу (т.е. по Монголии), могли бы остаться в крае и послужить к его развитию и заселению» [Саблер, 1903, с. 70]. Таким образом, предложения и проекты строительства Транссиба, идущие из Сибири, всегда связывали его с задачами русско-китайской торговли, с Великим чайным путем. Более того, строительство железной дороги было призвано скорректировать направления Великого чайного пути с учетом новых реалий второй половины XIX в.

Как известно, строительство собственно Транссибирской железнодорожной магистрали началось в 1891 г. во Владивостоке. В Высочайшем рескрипте о начале строительства дороги говорилось, что целью этого строительства было «соединить обильные дарами природы сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений» [цит. по: Саблер, 1903, с. 182]. Но начать дорогу предписывалось из Владивостока. Правда, и строительство первого участка Транссиба именно в Уссурийском крае было обусловлено проблемами Великого чайного пути. В качестве подтверждения можно привести статью «Проект железной дороги на Амуре», опубликованную в петербургской газете «Восточное обозрение» еще в 1882 г. В статье говорилось: «Возрастающая с каждым годом дороговизна перевозки чаев Монголией на Кяхту, а главное, крайняя необеспеченность доставки их этим путем, побудили уже несколько лет тому назад лиц, занимающихся чайною торговлею, обратить внимание на другой путь в Сибирь, с моря... Указанные неудобства могут быть устранены соединением порта Владивостока железною дорогою со впадающей в Амур с юга рекою Уссури... Предположения по проведению этого железнодорожного пути около 5 лет тому назад были представлены правительству Павлом Павловичем Аносовым... Доводы г. Аносова к сооружению этого пути были удостоены полного одобрения правительства, но за отказом в то время министра финансов в ассигновании министерству финансов средств... дело это долгое время не получало дальнейшего движения. В последнее время высшее правительство вновь обратило внимание на важное значение для Государства осуществления задуманного г. Аносовым предприятия, и министерством путей сообщения испрашивается уже ассигнование средств для производства изысканий и составления проекта работ по постройке этой дороги» [Проект..., 1882, с. 11].

С начала 1892 г. во главе строительства Транссиба фактически встал С.Ю. Витте. В то время он видел значение дороги «в развитии транзитной торговли с Китаем», как писали первые исследователи истории Транссиба: «Особенно полною отличались суждения министра финансов о значении Сибирской дороги для колонизации страны и для увеличения размеров торговых оборотов России с восточной Азией... Сибирская линия не преминула бы доставить России возможность принять гораздо большее участие в перевозках идущих из Китая в Западную Европу товаров, в особенности чая и шелка...» [Саблер, 1903, с. 113–114].

Как и предполагала российская общественность, основное направление Транссиба было выбрано исходя из стратегических интересов, как их в то время понимали российские власти. Однако Великий чайный путь оказывал большое влияние на

железнодорожное строительство в Сибири. Между тем дорога из Владивостока была доведена лишь до реки Амур, а в 1898 г. первый поезд по дороге, проложенной вдоль сухопутного тракта Великого чайного пути, уже прибыл в Иркутск. С Запада Транссиб шел от Челябинска, но еще в 1885 г. завершилось сооружение железной дороги от Екатеринбурга до Тюмени. Известно, что начальник строительства Средне-Сибирского участка Транссиба Н.П. Меженинов первоначально поддержал северное направление Транссиба, севернее Байкала, но дорога все же пошла по старому пути, через Иркутск и Верхнеудинск. Исключительно стратегическое значение Транссиба вызывало недовольство сибирской общественности, и строительство дороги вдоль Великого чайного пути было тем возможным компромиссом, который удовлетворял бы устремления обеих сторон.

Российское правительство определяло будущее направление дороги исходя из своих политических и геополитических установок, а сибиряки — задачами торговли и хозяйственного освоения региона [Катков, 1898b, с. 46]. Но в России в целом по мере стабилизации экономики и общей политической ситуации шла трансформация общественно-политических установок и предпочтений. Если в 1870-х гг. консервативная российская газета «Московские ведомости» писала о проблемах русско-китайской торговли и транспортировки чая, то накануне начала строительства Транссиба Сибирь и Китай упоминались в основном в связи с необходимостью укрепления России на Тихом океане и проблемами китайской и британской угрозы для российского Приморья [Катков, 1898a; Катков, 1898b]. В состав созданного в конце 1892 г. Комитета Сибирской железной дороги не вошло ни одного представителя Сибири, сибиряков не приглашали на заседания ведомственных комиссий.

Первоначально планировалось соединение железной дорогой Европейской России с тихоокеанскими портами исключительно по российской территории. Однако уже в начале 1890-х гг. появились идеи ответвления железной дороги на Китай. В записке министра финансов С.Ю. Витте членам Особого совещания под председательством Д.М. Сольского по проблемам строительства Сибирской железной дороги от 13 ноября 1892 г. «упоминалось также, хотя и вскользь, о возможности сооружения от Сибирской линии ветви в китайские пределы» [Министерство финансов..., 1902, с. 288]. Можно с большой долей вероятности предположить, что это еще не был план переориентации восточного участка Транссиба к портам Северо-Восточного Китая, а лишь попытка сохранения традиционного направления Великого чайного пути, включения его в состав Транссиба, направление которого в то время определялось в первую очередь стратегическими целями закрепления за Россией Тихоокеанского побережья.

В 1898 г. началось быстрое и масштабное строительство КВЖД. Однако газеты на востоке России, такие как «Дальний Восток», «Восточное обозрение» и др., старались не замечать эту стройку или крайне негативно оценивали ее перспективы. «Мы никак не можем понять, — восклицает «Дальний Восток», — как можно приступить к постройке линии, на которой положительно нет “ни одного живого места”» [Н.К., 1898, с. 2].

Поражение Китая в войне с Японией привело к изменению геополитической ситуации на Дальнем Востоке, следствием чего стало решение о проведении железной дороги через Северо-Восточный Китай. 21 ноября 1895 г. русский царь утвердил выводы, изложенные в докладной записке министра иностранных дел: «Министр финансов и я, обсудив вопрос о Сибирской ж.д. согласно высочайшего повеления Вашего императорского величества, пришли к заключению, что необходимо ныне же воспользоваться нашим политическим положением в Китае и поручить графу Кассини приступить к переговорам с пекинским двором относительно проведения части этой дороги по китайской территории...» [Ламздорф, 1991, с. 327].

Выбор этого пути формально обосновывался геополитическими интересами России, но фактически был обусловлен интересами международного капитала, заинтересованного в ускоренном освоении колонизируемой китайцами Маньчжурии. В связи с этим у данного направления было много противников в руководстве России и – особенно – в среде сибирских властей. В качестве компромисса, когда дорога «спрямлялась», но не менялось ее геополитическое содержание, предлагалось направление Транссиба по линии Ново-Цурухайтуй – Мergenь – Благовещенск. В этом случае железная дорога выходила на границу в том месте, где была таможня на самом старом направлении Великого чайного пути. Но С.Ю. Витте смог добиться проведения железной дороги по активно колонизируемым районам Маньчжурии. Тем не менее можно предположить, что выход железной дороги к верховьям Аргуни, району формирования в XVII в. Великого чайного пути, откуда шла кратчайшая дорога на Пекин, стал последним аргументом, переломившим противостояние в пользу именно КВЖД как восточного участка Транссиба. В конечном итоге собственно Трансибирская железнодорожная магистраль, в состав которой входили Западно-Сибирская, Средне-Сибирская и Забайкальская дороги, и была проведена от Челябинска до Забайкальского участка российско-китайской границы, а далее начиналась КВЖД. В 1901 г. было в основном закончено строительство Кайдаловской ветки Забайкальской дороги, принадлежавшей Российскому государству, а Китайско-Восточную железную дорогу строило уже акционерное общество КВЖД с иностранным капиталом, возглавляемое (хоть и формально) китайцем.

Таким образом, Трансибирская железнодорожная магистраль к началу XX в. связала Забайкальский участок русско-китайской границы с Европейской Россией, т.е. прошла по маршруту Великого чайного пути, чуть скорректировав его.

С первых лет постройки Трансибирской железнодорожной магистрали эта дорога стала главным средством доставки чая из Китая в Россию. Согласно «Диаграмме вывоза главнейших грузов по Сибирской жел. дор.», данной в приложении к изданию, посвященному десятилетию Комитета Сибирской железной дороги, чай с 1899 г. стал одним из основных и стабильных товаров, перевозившихся по этой дороге [Саблер, 1903]. В начале XX в. Трансиб стал главной дорогой именно для транзита чая, и чай ввозился в Россию не через сухопутные границы, а через Владивосток. Например, с Уссурийской железной дороги на Забайкальскую железную

дорогу транзитом по КВЖД в 1913 г. было перевезено около 3,8 млн пудов чая, а в 1915 г. — почти 5,5 млн пудов, или на порядок больше, чем было отправлено со всех станций КВЖД [Нилус, с. 71]. Транссиб и в первые годы советской истории государства оставался в прямом смысле «чайным путем». Исследователи указывают: «В 1925 г. в экспорте товаров из Китая в Россию через Восточную Сибирь чай занимал 75%» [Христолюбова, 2020, с. 88].

Рассмотрев историю проектов и предложений по строительству железных дорог в Сибири в XIX в., мы пришли к выводу, что отправной точкой, а в дальнейшем и важнейшим фактором здесь был Великий чайный путь, имевший уже двухвековую историю. Первым проектом железнодорожного строительства в Сибири было датированное 1830-ми гг. предложение инженера путей сообщения Н.И. Богданова начать строительство железной дороги от «столицы» Великого чайного пути. Присоединение к России Приамурья сразу же породило множество разных проектов трансъевразийской железнодорожной магистрали, «от моря до моря». В 1870-х гг. появились проекты дороги в Китай в обход Сибири с юга. На протяжении полувека направление будущей дороги обсуждалось исходя из двух принципиальных позиций — транзит между портами Тихого и Атлантического океанов или развитие транспортных коммуникаций для дальнейшего освоения русской Сибири. Выбранное к началу 1890-х гг. направление отражало компромисс между этими двумя позициями. Транссиб сохранял, укреплял, давал новую жизнь Великому чайному пути. Выбранное направление железной дороги корректировало дороги Великого чайного пути, что было отражением транспортно-логистических и геополитических реалий второй половины XIX в. Транссибирская железнодорожная магистраль в XX в. стала главной дорогой Великого чайного пути.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Безруков Л.А. Транссиб и Шелковый путь в контексте восточного вектора России // *Многовекторность в развитии регионов России: ресурсы, стратегии и новые тренды. XXXIII ежегодная сессия экономико-географической секции МАРС «Многовекторность в развитии регионов России: ресурсы, стратегии и новые тренды»*. Иркутск: ИП Матушкина И.И., 2017. С. 252–262.

Вивдыч М.А. Иностранцы проекты железнодорожной экспансии российского Дальнего Востока во второй половине XIX–начале XX в. // *Социум и власть*. 2011. № 4 (32). С. 110–114.

Дацышен В.Г. Из Сибири в Китай: к проблеме северного направления «Великого шелкового пути» в XVI–XVIII вв. // *Великий Шелковый путь: культурное наследие и развитие контактов*. Под ред. С.А. Комиссарова, Ю.А. Азаренко. Новосибирск: ИПЦ НГУ, 2020. С. 69–75.

Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XX вв. Новосибирск: Изд-во НГПУ, 2008. 371 с.

- Катков М.Н.* Собрание передовых статей Московских ведомостей. 1874 год. М.: Издание С.П. Катковой, 1897а. 681 с.
- Катков М.Н.* Собрание передовых статей Московских ведомостей. 1880 год. М.: Издание С.П. Катковой, 1897б. 675 с.
- Катков М.Н.* Собрание передовых статей Московских Ведомостей. 1885 год. М.: Издание С.П. Катковой, 1898а. 673 с.
- Катков М.Н.* Собрание передовых статей Московских Ведомостей. 1886 год. М.: Издание С.П. Катковой, 1898б. 691 с.
- Ламздорф В.Н.* Дневник. 1894–1896. М.: Междунар. отношения, 1991. 453 с.
- Министерство финансов: Ч. II. СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1902. 692 с.
- Н.К.* О том, что делается на Востоке // *Восточное обозрение*. 1898. № 84. 19 июля. С. 2.
- Нилус Е.Х.* Очерк организации и деятельности коммерческой части и тарифной политики К.В.Ж.Д // *Hoover Institution Archives*. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus.Box No. 1.
- О Сибирской железной дороге // *Северная пчела*. 1858. № 135. 21 июня. С. 2.
- Проект железной дороги на Амуре // *Восточное обозрение*. 1882. № 31. 28 октября. С. 11.
- Романов Д.О.* Сибирской железной дороге (Ответ на статью в № 135 Северной пчелы) // *Иркутские губернские ведомости*. 1858. 4 декабря. № 49. С. 4–8.
- Романов Н.С.* Летопись города Иркутска за 1881–1901 гг. Иркутск: Восточно-Сибирское книжное изд-во, 1993. 544 с.
- [*Саблер*]. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Исторический очерк. Составлен С.В. Саблером и И.В. Сосновским. Под гл. ред. статс-секретаря Куломзина. СПб., 1903. 451 с.
- Сафронов А.О.* Сибирской железной дороге // *Северная пчела*. 1858. № 135. 21 июня. С. 1–2.
- Си Цзиньпин: лекция в МГИМО. 23.03.2013. URL: <https://yandex.ru/video/preview/1894009283078928195> (дата обращения – 23 октября 2023 г.).
- Сигалов М.Р., Ламин В.А.* Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск: Наука: Сиб. отд-ние, 1988. 130 с.
- Скажутин Д.В.* Перри Макдон Коллинс «Путешествие по Амуру» // *Приграничный регион в историческом развитии. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной Году единения российской нации и 80-летию высшего педагогического образования в Забайкалье*. Т. 2. Чита: Забайкальский государственный университет, 2018. С. 130–133.
- Создание Великого Сибирского пути. Т. 1. Под общ. ред. Ю.Л. Ильина. СПб.: Группа компаний «Евросиб», 2005. 296 с.

Ся Шуан, Халмакшинова С.Р. Концепция Шелкового пути в XIX–первой половине XX века // *Международный научно-исследовательский журнал*. 2021. № 8 (110). Ч. 3. Август. С. 187–191.

Третьяков В.Г. Первые предложения и проектно-изыскательские работы в направлении Кяхта – Урга в 1890–1916 годах // *Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука*. Кн. 3, ч. 1: Статьи участников 3-й Международной научно-практической конференции: сб. науч. тр. Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП, 2014. С. 121–136.

Хамити И. Восток и Запад: к истории концепта «Шелковый Путь» // *Казанская наука*. 2020. № 6. С. 76–82.

Хамити И. Семантика концепта «Шелковый Путь» в историографическом дискурсе Китая и России в XX в. // *Вестник Московского университета. Серия 22. Теория перевода*. 2021. № 1. С. 75–89.

Христолюбова Ю.С. Первые советские закупки чая в Китае: к истории формирования чайной отрасли СССР в 1920-е гг. // *Современная научная жизнь*. 2020. № 3. С. 81–93.

REFERENCES

Bezrukov L.A. Transsib i Shelkovy'j put' v kontekste vostochnogo vektora Rossii [Transsib and the Silk Road in the context of the Eastern vector of Russia], in *Mnogovektornost' v razvitii regionov Rossii: resursy', strategii i novy'e trendy'*. XXXIII ezhegodnaya sessiya e'konomiko-geograficheskoy sekcii MARS "Mnogovektornost' v razvitii regionov Rossii: resursy', strategii i novy'e trendy'" [Multi-vector in the development of Russian regions: resources, strategies and new trends. 23th annual session of the economic and geographical section of MARS "Multi-vector in the development of Russian regions: resources, strategies and new trends"]. Irkutsk: IP Matushkina I.I., 2017. Pp. 252–262 (in Russian).

Vivdy'ch M.A. Inostranny'e proekty' zheleznodorozhnoj e'kspansii rossijskogo Dal'nego Vostoka vo vtoroj polovine XIX–nachale XX vv. [Foreign projects of railway expansion of the Russian Far East in the second half of the 19th–early 20th centuries], in *Socium i vlast'*. 2011. No. 4 (32). Pp. 110–114 (in Russian).

Dacyshen V.G. Iz Sibiri v Kitaj: K probleme severnogo napravleniya "Velikogo shelkovogo puti" v XVI–XVIII vv. [From Siberia to China: on the problem of the northern direction of the "Great Silk Road" in the 16th–18th centuries], in *Velikij Shelkovy'j put': kul'turnoe nasledie i razvitie kontaktov: Sb. statej* [The Great Silk Road: cultural heritage and development of contacts]. Ed. by. S.A. Komissarova, Yu.A. Azarenko. Novosibirsk: IPCz NGU, 2020. Pp. 69–75 (in Russian).

Kationov O.N. *Moskovsko-Sibirskij trakt kak osnovnaya suxoputnaya transportnaya kommunikaciya Sibiri XVIII–XX vv.* [The Moscow-Siberian Tract as the main land transport communication of Siberia of the 18th–20th centuries]. Novosibirsk: Izd-vo NGPU, 2008. 371 p. (in Russian).

- Katkov M.N. *Sobranie peredovy'x statej Moskovskix vedomostej 1874 god.* [Collection of leading articles of the Moscow Gazette 1874]. Moscow: Publication by S.P. Katkova, 1897a. 681 p. (in Russian).
- Katkov M.N. *Sobranie peredovy'x statej Moskovskix vedomostej 1880 god.* [Collection of leading articles of the Moscow Gazette 1880]. Moscow: Publication by S.P. Katkova, 1897b. 675 p. (in Russian).
- Katkov M.N. *Sobranie peredovy'x statej Moskovskix Vedomostej 1885 god.* [Collection of leading articles of the Moscow Gazette 1885]. Moscow: Publication by S.P. Katkova, 1898a. 673 p. (in Russian).
- Katkov M.N. *Sobranie peredovy'x statej Moskovskix Vedomostej 1886 god.* [Collection of leading articles of the Moscow Gazette 1886]. Moscow: Publication by S.P. Katkova, 1898b. 691 p. (in Russian).
- Lamzdorf V.N. *Dnevnik 1894–1896* [Diary 1894–1896]. Moscow: Mezhdunar. otnosheniya, 1991. 453 p. (in Russian).
- Ministerstvo finansov: Ch.II.* [Ministry of Finance: Part II.]. St. Petersburg: E'kspediciya zagotovleniya gos. bumag, 1902. 692 p. (in Russian).
- N.K. O tom, chto delaetsya na Vostoke [About what is being done in the East], in *Vostochnoe obozrenie*. 1898. No. 84. 19 iyulya. P. 2 (in Russian).
- Nilus E.X. Oчерk organizacii i deyatel'nosti kommercheskoj chasti i tarifnoj politik K.V.Zh.D [An outline of the organization and activities of the commercial part and tariff policy K.V.Zh.D], in *Hoover Institution Archives. Archival Media*. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1 (in Russian).
- O Sibirskoj zheleznoj doroge [About the Siberian railway], in *Severnaya pchela*. 1858. No. 135. 21 iyunya. P. 2 (in Russian).
- Proekt zheleznoj dorogi na Amure [The project of the railway on the Amur], in *Vostochnoe obozrenie*. 1882. No. 31. 28 oktyabrya. P. 11 (in Russian).
- Romanov D. O Sibirskoj zheleznoj doroge (Otvét na stat'yu v № 135 Severnoj pchely') [Siberian Railway (Response to the article in No. 135 of the Northern Bee)], in *Irkutskie gubernskie vedomosti*. 1858. 4 dekabrya. No. 49. Pp. 4–8 (in Russian).
- Romanov N.S. *Letopis' goroda Irkutska za 1881–1901 gg.* [Chronicle of the city of Irkutsk for 1881–1901]. Irkutsk: Vostochno-Sibirskoe knizhnoe izd-vo, 1993. 544 p. (in Russian).
- [Sabler]. *Sibirskaya zheleznyaya doroga v proshlom i nastoyashhem. Istoricheskij oчерk. Sostavlén S.V. Sablerom i I.V. Sosnovskim* [The Siberian Railway in the past and present. Historical essay]. Pod gl. red. stats-sekretarya Kulomzina. St. Petersburg, 1903. 451 p. (in Russian).
- Safronov A. O Sibirskoj zheleznoj doroge [Siberian railway], in *Severnaya pchela*. 1858. No. 135. 21 iyunya. Pp. 1–2 (in Russian).
- Si Czzin'pin: lekciya v MGIMO*. 23.03.2013. Available at: <https://yandex.ru/video/preview/1894009283078928195> (accessed 23 October 2023).

Sigalov M.R., Lamin V.A. *Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v praktike khozyajstvennogo osvoeniya Sibiri* [Railway construction in the practice of economic development of Siberia]. Novosibirsk: Nauka: Sib. otd-nie, 1988. 130 p. (in Russian).

Skazhutin D.V. Perri Makdon Kollins Puteshestvie po Amuru [Journey across the Amur], in *Prigranichnyj region v istoricheskom razvitii. Materialy' Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, posvyashhyonnoj Godu edineniya rossijskoj nacii i 80-letiyu vy'sshego pedagogicheskogo obrazovaniya v Zabajkal'e* [Materials of the International Scientific and Practical Conference dedicated to the Year of Unity of the Russian Nation and the 80th anniversary of higher pedagogical education in Transbaikalia]. Vol. 2. Chita: Transbaikal State University, 2018. Pp. 130–133 (in Russian).

Sozdanie Velikogo Sibirskogo puti [Creation of the Great Silk Road]. Vol. 1. Ed. by Yu.L. Il'ina. St. Petersburg: Gruppy kompanij "Evrosib", 2005. 296 p.

Sya Shuan, Xalmakshinova S.R. *Koncepciya Shyolkovogo puti v XIX–pervoj polovine XX veka* [The concept of the Silk Road in the 19th–first half of the 20th century], in *Mezhdunarodnyj nauchno-issledovatel'skij zhurnal*. 2021. No. 8 (110). Part 3. Avgust. Pp. 187–191 (in Russian).

Tagarov Zh.Z. *Velikij shelkovyj put' i transevrazijskaya chajnyaya trgovlya cherez Kyaxtu* [The Great Silk Road and trans-Eurasian tea trade through Kyakhta], in *Irkutskij istoriko-e'konomicheskij ezhegodnik: 2016*. Irkutsk: BGU Publ., 2016. Pp.196–203 (in Russian).

Tret'yakov V.G. *Pervy'e predlozheniya i proektno-izy'skatel'skie raboty' v napravlenii Kyaxta – Urga v 1890–1916 godax* [The first proposals and design and survey work in the direction of Kyakhta – Urga in 1890–1916], in *Rossiya i Mongoliya v nachale XX veka: diplomatiya, e'konomika, nauka. – Kn. 3, ch. 1: Stat'i uchastnikov 3-j Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii: sb. nauch. tr.* [Russia and Mongolia at the beginning of the twentieth century: diplomacy, economics, science. – Book 3, part 1: Articles by participants of the 3rd International Scientific and Practical Conference: Collection of scientific tr.]. Irkutsk; Ulan-Bator: BGUE'P Publ., 2014. Pp. 121–136 (in Russian).

Xamiti I. *Vostok i Zapad: k istorii koncepta "Shyolkovyj Put'"* [East and West: towards the history of the concept "Silk Road"], in *Kazanskaya nauka*. 2020. No. 6. Pp. 76–82 (in Russian).

Xamiti I. *Semantika koncepta "Shyolkovyj Put'" v istoriograficheskom diskurse Kitaya i Rossii v XX v.* [Semantics of the concept "Silk Road" in the historiographical discourse of China and Russia in the 20th century], in *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 22. Teoriya perevoda*. 2021. No.1. Pp. 75–89 (in Russian).

Xristolyubova Yu.S. *Pervy'e sovetskie zakupki chaya v Kitae: k istorii formirovaniya chajnoj otrasli SSSR v 1920-e gg.* [The first Soviet purchases of tea in China: on the history of the formation of the tea industry of the USSR in the 1920s], in *Sovremennaya nauchnaya zhizn'*. 2020. No. 3. Pp. 81–93 (in Russian).

Статья принята к публикации 21.09.2023