



Андрей Кряжев

ООО «Строймакс», руководитель проекта,
Некоммерческое партнерство
«Гильдия экспедиторов»,
советник президента

ЕЩЕ ОДНО 100-ЛЕТИЕ ТРАНССИБА

Как на 500 км приблизить Тихий океан к национальным экспортерам

Часть I

Неистребима наша любовь к круглым датам... Иногда это чувство побеждает в борьбе не только с историческими фактами, но и со здравым смыслом, не говоря уже о реализации научного подхода – анализа, выводов и предложений.

100-летие Транссиба начали отмечать с 1991 года (рис. 1): сначала выпуском значков, затем, в 1994 году, – 3-рублевой серебряной и 25-рублевой золотой монет. В 2001 году – снова 100-летие Транссиба: выпустили медаль «100 лет Транссибирской магистрали», а 9 июля 2001 года из Москвы во Владивосток отправили юбилейный поезд.

Если быть исторически точным, юбилейный поезд должен был пройти до ст. Байкал, затем перегрузиться на паром (в январе-апреле 1901 года, когда паром-ледокол «Байкал» стоял

на ремонте, переправлялись гужевым транспортом по льду озера) до ст. Мысовая, а дальше от ст. Карымская через Забайкальск и Харбин по Китайско-Восточной железной дороге на Гродеково.

Строительство участка Транссиба от Сретенска до Хабаровска протяженностью более 2 тыс. км было начато в 1907 году и закончено в 1915 году, а возможность регулярного сообщения по привычному для нас маршруту Транссиба появилась только после ввода в эксплуатацию моста через Амур 5 (18) октября 1916 года.

Выходит, отмечали незавершенное строительство. Тогда, может быть, есть повод отметить еще одно 100-летие Транссиба?

Вернемся к фактам. Высочайшее решение императора Александра III в форме рескрипта на имя цесаревича, наследника российского престола Его Императорского Высочества Великого князя Николая Александровича датировано 17 (29) марта 1891 года:

«...повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений, Я поручаю Вам объявить таковую волю Мою... Вместе с этим возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению, на счет казны и непосредственным распоряжением правительства, Уссурийского



Рисунок 1. Символы 100-летнего юбилея Транссибирской магистрали

участка Великого Сибирского рельсового пути».

Созданный в 1891 году Комитет по сооружению Сибирской железной дороги определил, что «Сибирская железная дорога – это великое народное дело, оно должно осуществляться русскими людьми и из русских материалов» (уже в то время импортозамещение для России было весьма актуальным!) и признал целесообразным вести строительство одновременно с двух сторон – от Челябинска и от Владивостока.

При выборе трассы рассматривали два варианта прохождения Транссиба на восток от Забайкалья: первый вариант – вдоль Амура и российско-китайской границы до Хабаровска, второй – через Маньчжурию к Тихому океану.

Сторонники первого варианта обосновывали его ростом потенциала экономического и социального развития российских территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, подчеркивая огромное «колонизационное и базоустроительное значение» Транссиба. Сторонники второго варианта считали, что такое прохождение железной дороги будет содействовать мирному завоеванию Маньчжурии. Весомым аргументом в пользу этого варианта было усиление агрессивной политики Японии на Дальнем Востоке, угрожавшее интересам Российской империи. Кроме того, маньчжурский вариант давал возможность выхода на новые рынки сбыта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В конечном итоге возобладала точка зрения приверженцев концепции сооружения железнодорожной магистрали через территорию Маньчжурии (рис. 2), получившей название Ки-



Рисунок 2. Великий Сибирский путь

тайско-Восточная железная дорога (КВЖД).

19 (31) мая 1891 года в двух верстах от Владивостока в присутствии будущего императора Николая II состоялась церемония закладки дороги. По скорости строительных работ (в течение 12 лет), протяженности магистрали (7,5 тыс. км), сложности условий и трудоемкости выполненных работ Великий Сибирский путь по сей день не знает себе равных в мировой практике. Всего на сооружении Транссиба в 1891 году в начале стройки трудились около 10 тыс. человек, в 1895–1896 годах, в разгар строительных работ – до 90 тыс., в 1904 году, на завершающем этапе – более 5 тыс. Несмотря на ручной труд (см. рис. 3), ежегодно укладывалось порядка 500–600 км пути. Объемы ра-

бот характеризуют данные на 1903 год: произведено более 100 млн м³ земляных работ, уложено более 12 млн шпал, около 1 млн т рельсов и скреплений, построено мостов и тоннелей общей протяженностью около 100 км.

Строительство КВЖД началось 16 (27) августа 1897 года одновременно из пункта расположения Строительного управления по трем направлениям и из трех конечных пунктов – от ст. Гродеково в Приморье, ст. Карымская из Забайкалья и Порт-Артура.

При протяженности главного хода КВЖД 2527 км всего построено более 21 тыс. погонных метров искусственных сооружений: 912 металлических и 258 каменных (арочных) мостов, 230 водопропускных труб и лотков, 9 тоннелей и др.



Рисунок 3. Ручной труд на строительстве Транссиба (фото с сайта Транссибирская магистраль)



Рисунок 4. Хинганский тоннель (фото с сайта Транссибирская магистраль)



Рисунок 5. Мост через р. Сунгари близ ст. Харбин-Пристань, 7602 км, КВЖД (фото с сайта Транссибирская магистраль)

Одним из наиболее сложных участков стал перевал через Большой Хинганский хребет, простирающийся на 1200 км при ширине до 400 км и высоте над уровнем моря до 2034 м. Потребовалось сооружение уникального Хинганского тоннеля (рис. 4) длиной 3073,6 м, расположенного по кривой радиусом 1280 м. Высшая

точка тоннеля находится на отметке 974,3 м над уровнем моря.

При строительстве КВЖД для преодоления горных рек в короткие сроки были возведены ряд крупных мостовых переходов, темпы сооружения которых до настоящего времени не имеют прецедентов в отечественном мостостроении: Сунгари

(см. рис. 5) – 948 м (16 месяцев) и 735 м (11 месяцев), Нонни (Нэньцзян) – 650 м (9 месяцев), Чинхэ – 630 м (8 месяцев) и др.

1 (14) июня 1903 года Строительное управление КВЖД передало дорогу Эксплуатационному управлению, что стало официальной датой открытия дороги. Несмотря на перерывы в строительстве и разрушение около 900 верст железнодорожного полотна и станционных построек в результате «Боксерского» восстания в 1899–1901 годах, Китайско-Восточную железную дорогу построили менее чем за 6 лет.

Таким образом, было установлено регулярное железнодорожное сообщение между столицей Российской империи Санкт-Петербургом и ее тихоокеанскими портами – Владивостоком и Порт-Артуром. При этом в рельсовом пути был разрыв: в период строительства Кругобайкальского участка магистрали подвижной состав переправляли через Байкал на пароме (рис. 6 и 7).

Кругобайкальский участок стал наиболее сложным по условиям рельефа и наличию естественных преград. При выборе трассы предпочтение было отдано варианту вдоль побережья Байкала (рис. 8), несмотря на сложность берега, представляющего собой скалистую гряду с крутыми откосами, возвышающуюся над урезом воды на 270–400 м.

При протяженности участка 260 км потребовалось построить 39 тоннелей (длиной от 31 до 778 м), 16 отдельно стоящих и 39 пристроенных к тоннелям галерей, 470 мостов, виадуков и водопропускных труб, около 14 км подпорных стенок и др. (рис. 9), общий объем земляных работ по главному ходу превысил 13 млн м³.

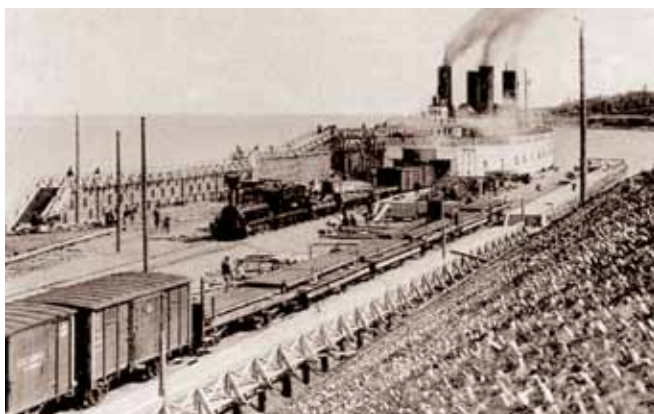


Рисунок 6. Железнодорожно-паромный терминал на оз. Байкал (фото с сайта Транссибирская магистраль)

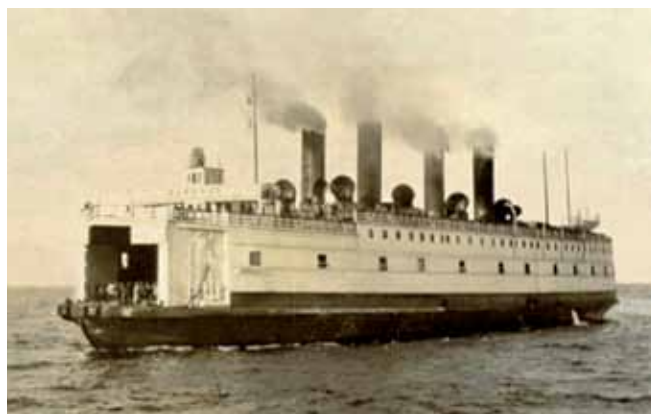


Рисунок 7. Паром-ледокол «Байкал» (1899–1918 гг.). (фото с сайта Транссибирская магистраль)

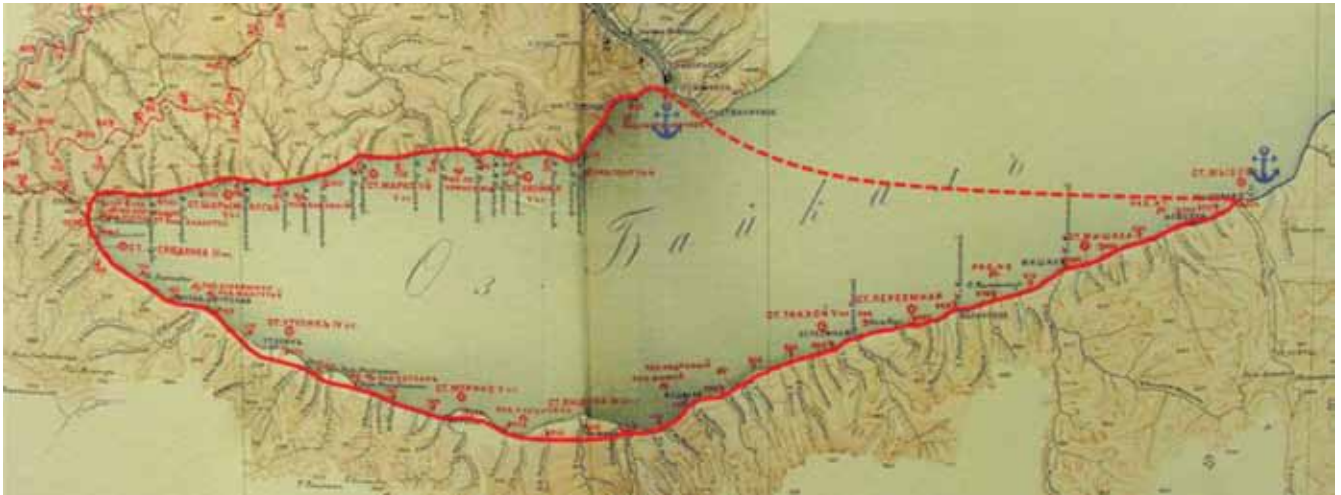


Рисунок 8. Схема Кругобайкальской железной дороги (ст. Байкал–ст. Мысовая)

Удельная стоимость строительства на Кругобайкальском участке практически втрое превысила среднее значение по Транссибу.

Рабочее движение по маршруту Кругобайкальской железной дороги началось 18 сентября (1 октября) 1904 года, а 16 (29) октября 1905 года дорога была принята в постоянную эксплуатацию и открыта для сквозного движения поездов в однопутном варианте с пропускной способностью 7 пар поездов в сутки. Таким образом, было установлено непрерывное рельсовое сообщение между Санкт-Петербургом и Владивостоком.

После поражения в Русско-японской войне 1904–1905 годах возникла угроза вынужденного ухода России из Манчжурии и потери контроля над КВЖД и восточной частью Транссиба. Необходимо было продолжить строительство железной дороги таким образом, чтобы магистраль проходила исключительно по территории Российской империи.

31 мая 1908 года Государственный совет принял решение о сооружении Амурской железной дороги от станции Куэнга (53 км от Сретенска) до Хабаровска протяженностью более 2 тыс. км. Строительство участка было начато в 1907 году и закончено в 1915 году. 5 (18) октября 1916 года с пуском движения поездов по мосту через Амур в Хабаровске (рис. 10). Таким образом, практически сложился привычный для нас маршрут Транссиба. Практически, потому что в 1949 году главный ход Транссиба был переведен на вновь построенный спрямленный участок Иркутск–ст. Слюдянка (участок Иркутск–ст. Байкал был впоследствии



Рисунок 9. Мосты и тоннели Кругобайкальской железной дороги (фото с сайта Транссибирская магистраль)



Рисунок 10. Самый большой в Евразии железнодорожный мост через Амур в день открытия движения поездов 5 (18) октября 1916 г. (фото с сайта ОАО «РЖД» Дальневосточная железная дорога)



Рисунок 11. Курьерский поезд, КВЖД, 1910 г. (фото с сайта Транссибирская магистраль)

разобран в связи с затоплением Иркутским водохранилищем). Все строительство могло быть завершено в 1915 году, но пароход, перевозивший две изготовленные в Варшаве металлические фермы для моста через Амур в Хабаровске, осенью 1914 года был потоплен в Индийском океане немецким крейсером. Фермы пришлось вновь заказывать в Канаде, и мост открыли осенью 1916 года.

Общая стоимость строительства Великого Сибирского пути (включая затраты на сооружение вторых главных путей и других в 1905–1916 годы) обошлась Российской империи в 1,46 млрд золотых рублей (при годовом бюджете порядка 2 млрд рублей – в среднем около 3,0% в год).

Продолжение статьи читайте в № 4 журнала «ЛОГИСТИКА» за 2016 год.