

А.К. Гоголев

Битва офицеров с последствиями второй аферы графа Витте в начале XX века. Опоздали

По всей очевидности, Дому Ротшильдов и прочая было мало экономического разрушения Российской империи экономическими методами — введением «золотого рубля»; своему альфа-агенту Витте они поручили также и разрушение военной логистики Империи с неминуемой потерей ею территорий Дальнего Востока.

В итоге, спьяну подписанный Николашкой на охоте в Беловежской пуще с подачи Витте Указ о введении «золотого рубля» ([см. об этой величайшей афере здесь >](#)) пришёлся аккурат и на начало строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), которое было проведено ударными темпами — с 1897 по 1903 год — аккурат к началу Японской войны.

И первая инициатива, и вторая были встречены в штыки буквально всем бизнес-сообществом России, как и элитой Армии и Флота. Однако к этому времени С.Ю. Витте, став главой Минфина, уже успел превратить этот отстойник бухгалтеров-счетоводов в мега-министерство со штатом (с учётом филиалов и всех управлений) около 50 тысяч человек, которое чёрт знает чем только не ведало: например, и железными дорогами, и даже отстройкой элеваторов: [см. здесь >](#) и [здесь >](#) Да и царь Николай II трудами Витте не остался в накладе от его новаций, вскорости упрятав только в одном 1905 году «своё» золото [стоимостью в \\$405 млн в банкирские Дома Европы >](#) (при курсе 1,4 руб./доллар). Потом, правда, до царя дошло, что же он с подачи агента Ротшильдов натворил со страной. Но было уже поздно.

Армейские собрались давать отпор предательству верхов

Хотя Витте был уволен уже в 1906 году, но дела его были живее всех живых. И тут, с подачи и на средства прима-издателя России А.С. Суворина отправившийся в командировку на поля Японской войны, возвращается Иероним Павлович Табурно — имя этого серба на русской службе, закопанное нашими лейб-историками, таки стоит откопать. Не без помощи Суворина он собирает цвет русской Армии и Флота, а также главных лиц Государственной Думы, для обсуждения вопросов о:

- скорейшей отстройке Амурской железной дороги;
- принципиально новом устройстве вагонов для передвижения войск и вооружений;
- минимальной численности наших войск на Дальнем Востоке;
- заселении Приамурья;
- скорейшей продаже КВЖД.

Среди собравшихся мы видим и генерал-майора Корпуса инженер -механиков, и генерал-квартирмейстера, и... — оппонировать докладчику было кому. Однако практически все идеи Табурно нашли поддержку. Всё, о чём говорились на этом совещании [Суворин издаёт в Питере, в 1908 году](#), сохранив в тексте документа и критические высказывания.

Да, на совещании представителей цвета нации было кому и с кем «пободаться». Увы, общество ещё не отошло от шока поражения в войне с Японией, в стране витали пораженческие настроения, и не все справились со столь сильным поруганием Русского флага. Соответственно, по теме диспута озвучивались и оправдательные для ничегонеделания ссылки и на дефицит бюджета страны, и на высокие ставки кредитов (аж до 5% годовых! Ах! Ах! — А.Г.), и на факт неизведанности наукой местности в Приамурье, а также звучали аргументы против освоения Дальнего Востока по причине крайне низкой урожайности зерновых на тех землях.

Тот же Л.М. Болховитинов сокрушался:

«Дорога должна прорезать пустыню по левому берегу Амура; если взять всю площадь Амурской области и ея население, то получится следующая безотрадная картина: на 10 кв. верст приходится 4 человека, один населенный пункт приходится, примерно, на 1.700 верст, один двор на 30 кв. верст. Если взять полосу, ближайшую к Амуру, то на 1 кв. версту придется 2 человека, один населенный пункт на 64 кв. версты... Наш маститый географ П. П. Семенов в составленной им X-ой главе «Описания Амурской области» говорит: «За пределами Зейско-Буреинской равнины и ея подгорной окраины, все нагорье Буреинского и Станового хребтов навсегда останутся странною, по своим климатическим условиям недоступною для оседлой земледельческой колонизации». Еще безотраднее заключение покойного академика С. И. Коржинского, который говорит: «Разсматривать Амурскую область, как колонию для помещения избытка народонаселения Европейской России, нет никакого основания; ея значение в этом смысле положительно ничтожно».

Табурно зафиксировал общий тон пессимистов:

«Раздаются голоса, что России вообще не нужен Дальний Восток, так же, как не нужен ей выход на Тихий океан... Итак, проповедуется предоставить наши владения на Тихом океане произволу судьбы и Японии.»

Однако, и в противовес всем этим упадническим настроениям, общий настрой военных и большинства гражданских спецов был боевым и оптимистичным. В кои-то веки!

Исходник всех возбуждений

Его суть наиболее ярко видна [из выступления М.П. Фёдорова](#), главы бюджетной комиссии Госдумы и казначея партии кадетов (орфография первоисточника):

«Мало, кто знает, что представляет из себя эта дорога (КВЖД — А.Г.). Она обошлась казне в 500 милл. руб. ([бюджет Империи на 1903 год — 2.032 млн руб.](#) — А.Г.). Если даже мы сбросим отсюда 150 милл. р., которые пошли на уступленную Японии южную ветвь до Куэн-Чендзы на Порт-Артур-Дальний, то и тогда останется около

350 милл. руб. Кроме того, казна, истратив ½ миллиарда, должна еще платить значительные суммы по гарантийным обязательствам от 17–18 милл. в год, так как эта уплата не восполняется валовым доходом. Если вы обратите внимание на этот вопрос, вопрос далеко не стратегический, то станет ясно, что дорога нам не дала никаких выгод... Капитализируя экономию по приплатам в 17–18 милл. р., можно получить средства для постройки всей Амурской ж. д.

Трудно представить себе всю ту нелепость, если не сказать более, которую представляет из себя Восточно-Китайская дорога. Она принадлежит частному обществу. По уставу во главе общества стоит китайский мандарин; правление же его в С.-Петербурге. Дорога по уставу обязана провозить китайские войска по удешевленному тарифу и, следовательно, как бы помогать мобилизации китайских войск, направленных против России. Россия только платит по гарантии. Никакого контроля у ней над дорогой нет.

Возможно ли при таких условиях обеспечение русских интересов на Дальнем Востоке? Ясно, что нет. При этом такой иностранной дороге, проходящей по чужой стране, передана в эксплуатацию русская казенная Уссурийская ж. д. (Владивосток — Хабаровск, А.Г.).

Поэтому необходимо ликвидировать эту дорогу и ликвидировать возможно скорее и выгоднее. Вопрос о ликвидации весьма сложный, но во всяком случае вопрос очень недалекого будущего, ибо нельзя себе представить, чтобы Россия имела вечно в пределах Китая дорогу, которая может развивать к нам враждебность этой, к нам до сих пор дружелюбной страны. В какие реальные формы выльется разрешение этого вопроса — сейчас сказать трудно, — но ликвидация необходима.»

На карте итог отстройки КВЖД — второй аферы Витте — выглядит так:

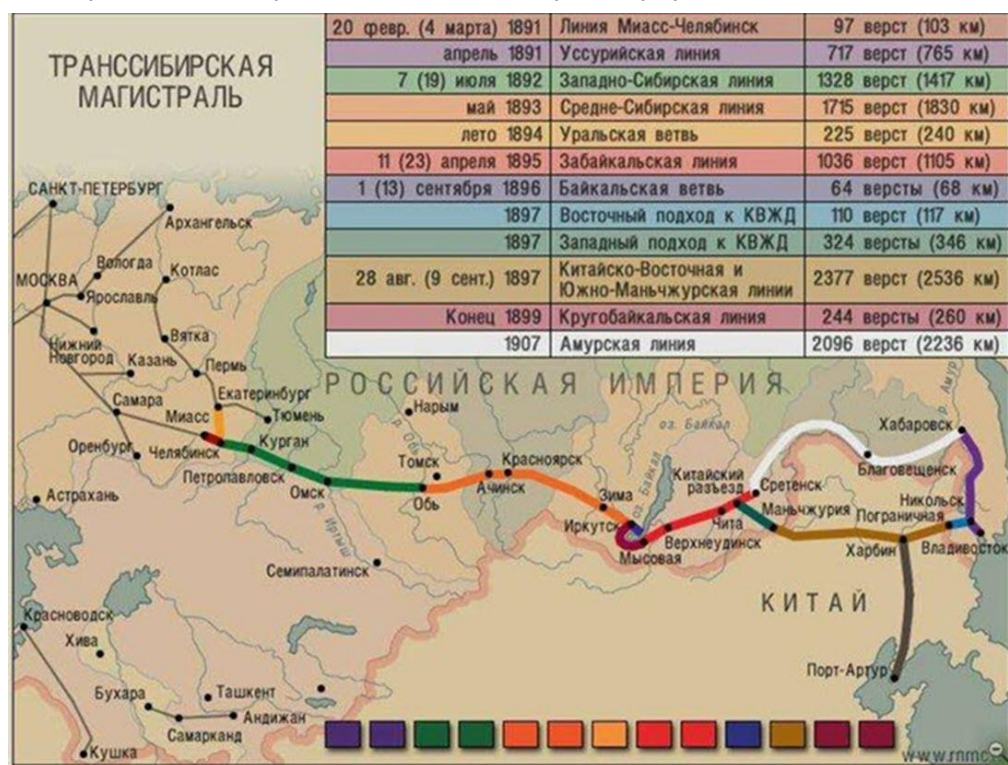


Рис. 1. Этапы строительства Транссибирской магистрали. Начало отстройки Амурской линии — 1907 год.

Таким образом, обсуждение шло вокруг «белой линии» на рис. 1 — к 1907 году ж/дороги несуществующей.

Какие приводили аргументы

Один из докладчиков положил в копилку «железобетонных аргументов» сообщение: мол,

«Мы в состоянии получить от этого края 600 милл. рублей — часть хлебом, часть золотом и др. горными богатствами. В Приамурской области — богатейшая залежи золота. Его сейчас там добывается около 600 пудов... Амурская и Приморская области в состоянии дать нам до 4000 пудов золота в год, стоимостью в 80 миллионов рублей...»

Однако тут как гром среди ясного неба прозвучало: злаковые в той местности, страдая от неведомых в Европейской части России болезней, дают смехотворные урожаи от 0,68 центнера с гектара (рожь) до 1,48 (просо).

Но мгновенно нашёлся Табурно, который привёл совсем иную статистику по Амурской области: от 56 до 70 пудов с десятины, то есть от 8,45 до 10,6 центнеров с га. Что было не хуже, чем в Рязанской губернии (в среднем, 60 пуд./дес.). Поверили сербу — ведь он говорил о том, что видел лично, а не информации класса ОБС от штабного офицера, вряд ли отличавшего соху от плуга.

Читая протокол заседания, поражаешься много какой информации. Например,

«Накануне русско-японской войны, в 1903 году число рабочих иностранцев в отношении всей области превышало число русских рабочих в 1 ½ раза, в частности первых было более, чем вторых во Владивостоке в 5 раз, в Хабаровске и Никольске Уссурийском в 4 раза, в Николаевске на Амуре в 2 раза.

Из 487 разных промышленных предприятий 2/5 (192) исключительно принадлежало желтым, где, следовательно, труд русского рабочего почти не имел применения...»

Примечательно, что ещё в начале XX века в России уже были люди, в полной мере осознавшие из высказывания императора Вильгельма природу стран Внеморальной Оси (а затем и США):

«Договоры хороши до тех пор, пока за пером чувствуется меч».

Куда же такие смыслённые русские люди подевались к веку XXI? — Неведомо.

Вывел Табурно и минимум-минимум:

«В случае второй войны на Дальнем Востоке между Россией и Японией, России необходимо иметь на Дальнем Востоке не позже как через месяц-полтора после объявления войны, армию в 600–700 тыс. человек.»

Кого как, но меня, как по первому образованию инженера, особо задела военные наблюдения Иеронима Павловича за буквально скотскими условиями жития воинов при их передислокации в теплушках для скота. Табурно, никогда не являвшийся специалистом в области «вакуумной акустики», предложил новый, несложный, и конструкционно проработанный макет нового ж/д-вагона, где дополнительный минимум удобств существенно сокращал сроки движения

военных составов просто за счёт упразднения за ненадобностью их остановок на подготовку и приём горячего питания и на санитарно-гигиенические надобности воинов. Его расчёты обескураживают: при движении военного эшелона из Центральных областей России на Дальний Восток (восемь тысяч вёрст) время в пути за счёт его простой инновации сокращалось с 30 до 17 дней! Но увы, идею серба не услышал никто.

Прост как апельсин и понятен даже школьнику был и вот это пассаж Табурно:

«Необходимо иметь в виду, что естественный прирост населения в Японии не меньше чем в России, и что в Японии будет через 30 лет — 80 милл. жителей, а через 60 лет — 120 милл. (как в воду глядел! — А.К.), т. е. образуется государство с населением, немногим меньше настоящей России, и что для помещения этого избытка населения — одной Кореи, конечно, будет недостаточно. Этих, в общих чертах выраженных, главных оснований довольно для признания, что на-лицо имеются все факторы, которые могут возбудить в японцах желание вытеснить Россию с Дальнего Востока.»

Что-то мне подсказывает, что элементарная человеколюбивая идея Табурно, как и выводы из его демографических раскладок оказалась Отечеству не нужны по банальной причине. Во время своей поездки в Японию в 1891 году будущий царь Николай II был огретен катаной. Правда, японский фанат-террорист малость промахнулся и его удар пришёлся по голове наследника престола только плоскостью меча. Но явно не без последствий для его когнитивных способностей.

Связка «время — бизнес» явно тормозит в России

1. Идея БАМа как дублёра Транссиба была рождена ещё в 1888 году, но проект положили на полку из-за сложности воплощения; первые строительные работы — в 1932 году силами узников ГУЛАГа.



Рис. 2. Байкало-Амурская магистраль и Транссиб.

2. С.Ю. Витте был отправлен в отставку по собственному желанию весной 1906 года; больше никаких постов он не занимал, умер в 1915 году в своём особняке в Питере, от менингита. Со слов французского посла, Император Николай

II отметил, что «Большой очаг интриг погас вместе с ним», добавив: «Смерть графа Витте была для меня глубоким облегчением. Я увидел в ней также знак Божий». «Переобулся царь в воздухе», надо сказать, быстро! Меж тем даже в веке XXI за «переобуванием» Николашки не все у нас поспели, и глава Минфина Империи, предатель нации ныне в России в фаворе, его именем даже универы означают. — Шапито!

3. Чуть менее по срокам от идеи до её воплощения — и понятно кому благодаря — мы припозднились с решением от 1907 года о продаже КВЖД. Только 23 марта 1935 года, после 21 месяца переговоров, Советский Союз таки продал дорогу за 140 млн иен правительству Маньчжоу-Го — созданному японцами марионеточному государству на севере Китая.

Однако покупатели отказались выплачивать всю сумму наличными, и советским дипломатам пришлось (sic! Опять «Красные линии»!) согласиться на то, что две трети оговоренной суммы будут погашены поставками товаров. Последний платёж от японцев СССР получил только в 1940 году, да и то лишь только после заключения с Японией новой рыболовной конвенции (очевидно, не в свою пользу).

В 1952 году, на своих последних годах Сталин дорогу подарил Китаю; и сегодня КВЖД является на территории нашего соседа отрезком скоростного пути Москва–Пекин.

NB

Сборник фрагментов того знаменательного заседания высших офицеров Армии и Флота Империи [собирается программно здесь >](#)

[#общество](#) [#развитие_Дальнего_Востока](#) [#экономика_России](#) [#ж/дороги_России](#)
[#Транссиб](#) [#Амурская_ж/дорога](#) [#БАМ_и_Транссиб](#)