Городская библиотека им. А. М. Горького
Краевой институт усовершенствования учителей

Школьному краеведу

БАЛАНДИНА В. А.

Красноярск — 1995

При развитии угольного дела, я конечно, стала интересоваться рынком для сбыта минерального топлива. При ближайшем знакомстве с таким вопросом, для меня стало ясно, что в самом Минусинском крае, богатом различными минеральными ископаемыми (медью, железом, золотом, каменным углем и пр.), хлебом и скотом, разовьются промышленные предприятия, которые явятся большими потребителями минерального топлива, что эти промышленные предприятия могут развиться только при существовании железной дороги. Для меня стало ясно, что железная дорога, вместе с добычей каменного угля, послужит могущественным толчком к развитию жизни Минусинского края, к расцвету его промышленности, торговли и благосостояния его населения.

В зиму моего прибывания в Минусинске я участвовала на трех заседаниях о местных путях сообщения, состоявшихся по инициативе Ген.-Губернатора Восточной Сибири. На всех этих трех заседаниях в Городской Думе, у Окруж. Горн. Инженера и на заседаниях местных промышленников составлялись протоколы за направление жел.-дорожн. линии, связующей Минусинск с магистралью от Ачинска.

Таким образом, еще прежде, зная, какое направление линии желательно для города, в 1910 году, уже владея угольными копями, я горячо принялась за осуществление жел. дороги. Мне казалось, что здесь-то я с успехом могу применить силы и энергию к важному и полезному для моей родины делу, лишившись с пожаром моей лаборатории, возможности заниматься химическими исследованиями и широкой работой на поприще просвещения после 1905 года.

Экономическое развитие края, пути сообщения и большая добыча каменного угля также важны для страны, но здесь администраторы не могут привлечь по ст. 129, по которой хотели привлечь меня с мужем. Он, состоя Председателем Попеч. Совета Енисейской женской гимназии, а я — членом Совета, идя навстречу желанию учащихся и родителей, решились послать телеграмму в Иркутск Главному Инспектору с просьбой, не найдет ли он возможным оставить до конца учебного года хорошего преподавателя в старших классах, г. Клюенко, которого заменить тогда было некому. Только смена ген.-губернатора прекратила дело: новый начальник края не нашел нужным привлекать нас к суду.

Здесь одним росчерком пера администратора нельзя будет уничтожить то, что создается многими годами, как Ген.-Губернатор закрыл О-во Попечен. о нач. образовании в

г. Енисейске, найдя в книжном складе несколько лежавших на полке, но не продававшихся брошюр, изданных в 1905 г.

Здесь не засадят в тюрьму за полезную работу, как засадили административным порядком на два месяца А. А. Станкеева, Ю. Н. Васильева, И. И. Покровского и М. П. Миндаровского, членов Совета этого О-ва. Конечно, я подвергалась бы той же участи, как Председательница Совета за последние годы, если бы в начале 1908 года не уехала из-за болезни сына с семьей за границу. Меня ждала кара тем более, что общее собрание членов О-ва под моим председательством, постановило послать Комитету Министров петицию об Учредительном Собрании, что и было исполнено.

Но здесь, в сфере финансово-экономической работы, ждала меня масса огромных препятствий в совершенно другой плоскости.

Люди, которые не стоят близко к жел.-дорожн. делу, не могут представить себе, какие трудности встречались на пути к достижению намеченной мною цели. Начать уже с одного того, что в Министерстве Путей Сообщения прежде, чем принять прошение на высочайшее имя о разрешении произвести жел.-дор. изыскания, отбирают, в силу устарелых правил, подписку, что если правительство найдет нужным воспользоваться этими изысканиями, чтобы построить жел. дорогу средствами казны, или предпочтет предоставить концессию, т. е. право на постройку, другим лицам, то тот, кто затратил деньги на изыскания, не должен иметь на это претензий. Такую подписку пришлось привезти мне от моего мужа, на имя которого я хлопотала разрешение, т. к. женщине его не дали бы.

В Петрограде мне указывали случаи, когда не тот получал концессию, кто тратил средства на снаряжение партий для изысканий и нес другие расходы, а те, кто или шли по готовым уже следам, или, еще того хуже, пользовались готовыми цифрами, добытыми каким-либо путем от работающих по изысканиям. Такого рода попытки потом были и по отношению к нам, но, убедившись, что в Сибири, не так просто и легко браться за такое дело, новые предприниматели вскоре прекратили свои изыскания, хотя разрешение на то и получили.

Поэтому очень важно было подыскать подходящих людей как для экономических, так и для технических изысканий, работа которых пользовалась бы вместе с тем и доверием Министерства.

Для составления экономической записки я пригласила Л. К. Чермака, осторожного, добросовестного исследователя, но г. Чермак не мог сам поехать в Сибирь и послал обследовать на месте В. В. Никольского, преподавателя Петроградск. Политехн. Института, сам же лично Л. К. собрал материал в Петрограде по данным Министерства Путей Сообщения, — сколько, когда, куда, какие грузы за последние годы поступали на Сибирскую магистраль в той ее части, к которой тяготеет район будущей Минус. дороги, и прочие цифры по статистике.

Для технических работ мой выбор пал на Г. В. Андрианова, строившего Круго-Байкальскую жел. дорогу, человека опытного, хорошо знакомого с жел. дор. делом.

Наша партия приступила к работам в июне 1910 г. не от ст. Ачинск, а от ст. Итат, как по направлению более прямому, дешевому и захватывающему район Мариинской тайги. Затем я написала в Ачинск А. С. Мокроусову, не пожелает ли город примкнуть к нашим изысканиям. Ачинское Городское Управление ассигновало около 12 тыс. рублей с тем, что, если пройдет дорога от Итата, то мой муж должен вернуть эти деньги обратно, постановила ½ или ⅓ количества акций, которые получаются городом за землю, передать инженеру Адрианову.

С предложением присоединиться к нашим изысканиям мы обратились также к Минусинской гор. Думе. Признавая, что жел. дорога имеет огромное значение для края и г. Минусинска, мы смотрели на постройку дороги, как на дело общественное. Муж мой писал, что если город согласится принять участие в издержках в какой бы то ни было сумме, то пропорционально этой сумме город получит участие в концессии: он просил уполномочить его ходатайствовать в Петрограде от имени городского самоуправления. Казалось бы, что в интересах города пойти навстречу такому предложению, но получился ответ неблагоприятный.

Я уже не говорю о простых обывателях, от которых я слышала: «дорога не нужна, с ее проведением появится всякий сброд и вздорожают продукты», но и те, которые высказывались на заседаниях в 1906/7 г., когда у нас не было угольных копей, за направление Ачинск—Минусинск, стали говорить, очевидно, под влиянием владельцев угольных копей по правой стороне р. Абакана, что такое направление линии для города нежелательно, а желательно продолжение через Минусинск южной Сибирской магистрали.

Не буду отрицать значения Южной магистрали, но неизвестно, где она может пройти, по причине огромных отрогов Кузнецкого Алатау и Саянских гор. Министр Путей Сообщения говорил мне тогда, что желание Министерства — вести линию по возможности вблизи монгольской границы. Когда и кто осуществит эту дорогу, вследствие громадной стоимости? И еще вопрос, дали ли бы тогда ход такому проекту, так как государство от эксплуатации Сиб. ж. дороги несет большие убытки, и цель ведомства поощрять боковые линии, доставляющие ей грузы. Кроме того, если бы много лет спустя прошла Южная магистраль через Минусинск, или южнее, то линия Ачинск—Минусинск явилась бы связующим звеном между существующей Сиб. жел. дорогой и Южной, каким служат линии Омск—Тюмень и Барнаул—Ново-Николаевск.

Еще и теперь раздаются голоса, что Ачинск-Минусинская линия не полезна для края, т. к. она не служит для вывоза за границу и станет ею лишь тогда, когда продолжится до Енисейска. Подобного взгляда я разделять не могу.

Для развития Минусинского края, богатого минеральными ископаемыми и сельскохозяйственными продуктами, необходим капитал. Ни столичного, ни иностранного капитала не привлечь без жел. дороги. При предложении финансировать какое-либо промышленное предприятие, первым вопросом является: далеко ли от жел. дороги — значит, Ачинск-Минусинская жел. дорога сама по себе дает толчок промышленности. С развитием промышленности едва ли много будет вывозиться хлеба из Минусинского уезда, сбыт его будет очень велик в том же районе населению рудников, заводов, фабрик. Знаток Минусинского края в геологическом отношении И. С. Савенков говорил мне, что он не смотрит оптимистически на земледелие в тех местах, потому что чернозем и лес, вследствие сильных уклонов гор, постепенно сносятся в долины и хлебородные пространства уменьшаются.

Минусинская жел. дорога приближает Монголию, как рынок для сбыта русских товаров. Она связывает богатейший край с Сибирской магистралью, с линией транзита на восток и на запад. Проведение же до Енисейска мало увеличит значение линии, как вывозящей за границу, потому что Сев. Ледовитый Океан свободен ото льдов короткое время: к нему грузы могут заблаговременно подтягиваться пароходами по р. Енисею. Морские же пароходы не могут подходить к Енисейску за неимением времени и из-за недостаточно глу-

бокого местами для них фарватера. К тому же, за последнее время была снаряжена экспедиция в устье Оби, чтобы показать измерениями, что там тоже возможен подход пароходам, и если это будет установлено, то рассчитывать на подвоз грузов из Западн. Сибири, на что надеются теперь, к устью р. Енисея будет невозможно.

Когда г. Минусинск не согласился на наше предложение примкнуть к нашим изысканиям, мы все же на свои средства произвели их до самого города. По изысканиям р. Енисей пересекалась мостом против урочища Майдаши, затем линия шла по правой стороне реки на протяжении 13 верст до вокзала, который предполагался вблизи городской больницы. Профиль этих изысканий был послан мною Е. Л. Зубашеву, председателю Комитета Сибирск. Бюро при Совете Съездов представителей биржевой торговли и сельск. хозяйства в Петрограде, в доказательство несправедливости обвинения меня г. Вострогиным, что я проектировала дорогу только от своих Черногорских копей, о чем он говорил на одном из заседаний Комитета. Таким образом, как технические изыскания, так и экономическая записка составлялись для всей Ачинск-Минусинской линии.

В правильности направления трассы, выбранной нашей изыскательской партией, я не сомневалась. Прежде, чем решиться на жел.-дорожное дело, я в Петроградской Публичной Библиотеке перечитала все, что касается топографии местности, имеющей значение по интересующему вопросу. Затем позже я узнала, что в Петрограде были совещания междуведомственной комиссии инженера О. А. Струве о планомерности строительной сети жел. дорог в Российской Империи, и Комиссия внесла в эту сеть г. Минусинск с выходом на Сибирскую магистраль.

Где же такая дорога могла бы к ней примкнуть?

На Канск вести линию от Минусинска нет смысла, т. к. край нуждается в сношениях столько с Дальним Востоком, сколько и с Россией. От Минусинска до Канска местность гористая, что является препятствием к ее заселению и удорожает стоимость жел. дороги. Есть ли в тех горах минеральные богатства, судить трудно за их полной необследованностью.

Вести линию ближе к Красноярску, благодаря водоразделу между Обью и Енисеем, также сопряжено с большими трудностями. И я рассуждала: кто бы ни стал строить линию Ачинск—Минусинск, провести ее нельзя мимо наших

копей, которые расположены по левую сторону Енисея, между его левым притоком — р. Абаканом и правым притоком Енисея — р. Тубой. Иначе для подхода к городу придется строить или два моста: через Енисей и Тубу, или три моста: через Абакан, Енисей и Минусинскую протоку.

Но вот, наши изыскания закончены, материал обработан, профиль и расценочные ведомости составлены, экономическая записка напечатана.

Проекты о новых железных дорогах рассматривались прежде всего в особой комиссии при министерстве финансов, затем поступали во второй Департамент Государственного Совета и, наконец, подлежали утверждению Государя.

Я добилась рассмотрения Комиссией о новых жел. дорогах проекта Ачинск-Минусинской жел. дороги в феврале 1912 г. и присутствовала на заседании едва ли не первой женщиной. Вариант Итат—Минусинск Комиссия даже не стала рассматривать. Три главных обстоятельства: движение большей части грузов на Восток, значение линии, как связующего звена между бассейнами двух рек — Енисея и Оби и наличность военного городка в Ачинске, послужили причиною, почему в Петрограде предпочли сразу направление Ачинск—Минусинск. Прежде всего в Комиссии о новых жел. дорогах было обращено внимание на угольное дело. Нашими Черногорскими копями было показано, что существует обширный, не менее Донецкого бассейна, Енисей-Абаканский район хорошего каменного угля, качество которого установлено поездками на паровозах Сибирск. дороги и на пароходах по р. Енисею. В экономическую записку было внесено, при показании грузооборота жел. дороги, пять миллионов пудов каменного угля с наших копей, а тогда в Петрограде уже придавали большую важность новым месторождениям каменного угля.

Проведению проекта Ачинск-Минусинской дороги помогли также близость Урянхайского края и Монголии, торговлей с которыми тогда в столице интересовались. Члены Комиссии признали важное значение проектированной дороги и постановили при ее осуществлении произвести в первую очередь постройку линии от Ачинска до левого берега Енисея, с уклоном в десять тысячных, при котором паровоз везет 24 вагона, а не в 15 тысячных, как был составлен наш проект, когда паровоз везет только 16 вагонов, с прибавкою 6% протяжения на 395,5 версты проекта.

Во вторую очередь — построить мост и довести линию до г. Минусинска.

Один из членов Комиссии спросил присутствовавших на заседании представителей Минусинска г.г. Бахова и Войцеховского, верно ли выбрано место для перехода мостом? Последний ответил «я хорошо знаю те места и верст на 60 ни вниз, ни вверх по течению более подходящего места для моста нет».

29 октября того же 1912 г. был уже опубликован в «Собр. Узак. и распор. Правительства» Устав Общества Ачинск-Минусинской жел. дороги. Оставалось мне найти капитал на постройку дороги; — требовалось денег на постройку линии первой очереди около 35—36 миллионов рублей — на что употребила я еще полгода.

Право на постройку дороги я передала консорциуму Петроградских банков, с одним из которых в марте 1913 года подписала договор.

Итак, меньше 3-х лет (есть проекты дорог, которые десятки лет не могут увидеть своего осуществления) потребовалось мне, чтобы организовать изыскания, провести в Петрограде проект через все инстанции и найти для постройки дороги огромный капитал. И это несмотря на массу противодействий как со стороны владельцев угольных копей по правой стороне р. Абакана, со стороны владельцев Абаканского железоделательного завода, некоторых членов Правления Акц. О-ва Пароходства по р. Енисею, опасавшихся, что с проведением дороги уменьшится заработок пароходов, так и со стороны многих других лиц.

Провести проект честнейшим путем, без взяток и подкупов только благодаря моей неутомимой энергии и настойчивости (приходилось 13—14 раз в зиму ездить из Москвы в Петроград) не легкий труд.

Думалось, что инженер Адрианов, приглашенный мною сначала за определенную плату и процентное вознаграждение, а потом получивший от нас ½ часть концессии, будет, как постоянно живущий в Петрограде, сам хлопотать. Однако оказалось, что он всегда возлагал на меня переговоры и с разными министерствами, и с банками, ссылаясь на преимущество, вести их местному человеку, а не петроградскому инженеру.

Но это было бы еще ничего, если бы в угольном деле обстояло все благополучно и не требовалось бы моего постоянного вмешательства. Мой компаньон по Черногорским ко-

пям, инженер Яковлев, не обладая опытностью, увлекаясь будущностью предприятия и не считаясь с современным положением вещей, повел дело непрактично и широко как в хозяйственном, так и в техническом отношении.

Помню особенно тяжелую для меня зиму $19^{11}/_{12}$ года. Делом управлял уже сам г. Яковлев, живший тогда на копях. Осенью, перед отъездом в Москву, я, бывши там, снова раскрывала ему глаза, что он толкает дело в пропасть. Расходы огромны. Весь кредит, который мне удалось достать в банках, исчерпан. Г. Яковлев забрал припасами и материалами всюду, где только мог. Общая задолженность достигала более 300 тыс. руб., а вместо того, чтобы добывать уголь, он возводил разные постройки. Акц. О-во пароходства подавало баржи под нагрузку угля, а угля не было; между тем, по договору с О-ом, мы были обязаны оплачивать по 10 рублей каждый лишний час простоя; по договору же с казною, мы были обязаны доставить 300—500 тыс. пуд. угля на Сибирскую жел. дорогу. Не было запасено ни пуда хлеба, а леса было подряжено больше, чем на 20 т. руб. Г. Яковлев говорил только: «Теперь Вы не довольны мной, а потом, когда я хорошо финансирую дело, будете меня же благодарить». Я торопила его выездом для финансирования в Петроград. В конце октября я получила от г. Яковлева телеграмму, что он сломал себе дорогой ногу и лежит в с. Назаровском. Мои телеграфные просьбы переехать в Томск остались без результата и около 3-х месяцев он пробыл в с. Назаровском (приблизительно в то же время в Томске одной знакомой профессора залечили перелом ноги за две недели).

А тут подрядчик леса подал в суд о взыскании 20-ти т. руб. Акц. Об-во пароходства грозило иском в 37 т. руб. за простой барж, в банках наступали сроки платежей по векселям, требовались деньги для уплаты рабочим, нужно было уладить с Управлением Сибирской дороги по поводу недоставки угля и позаботиться о новом подряде, как с единственным большим потребителем. Мне пришлось скакать в 40° декабрьские—январские морозы в с. Назаровское, уговаривать г. Яковлева передвинуться в Петроград, согласиться на единственный выход спасти дело: продать его половинное участие моему мужу, как лицу, пользующемуся доверием в коммерческом мире. Я проехала в Томск, в Красноярск, где меня уже ждала телеграмма от г. Адрианова о необходимости моего немедленного присутствия в Петрограде, ес-

ли желаю скорейшего рассмотрения проекта Ач.-Минус. жел. дороги, иначе дело поступит на рассмотрение Комиссии о новых жел. дорогах только в осеннюю сессию. Пробыв в Красноярске всего несколько часов, я должна была спешить в Петроград. В Ачинске сел на поезд инженер Яковлев. Конечно, в Петрограде ему по финансированию копей, до осуществления жел. дороги, сделать ничего не удалось: рынок сбыта мал, потому что промышленности в крае нет, нет путей сообщения для вывоза угля. Финансировать г. Яковлев не смог, так затеял с моим мужем судебный процесс, якобы участие свое в копях он не продал, а заложил. Вместе с тем разослал он в главные банки Петрограда предупреждение о том, что он оспаривает судом право собственности на половинное участие в копях, имея целью, вероятно, помешать финансированию дела. Само собою разумеется, что процесс он проиграл, но нам выносить каменно-угольное предприятие на своих плечах было очень тяжело. Чтобы разработать копи, увеличить число забоев под землей, нужен сбыт добываемого угля, а его брала Сибирская жел. дорога по 11½ коп. за пуд с доставкой и выгрузкой в Красноярске и то, при существовавших прежде порядках в материальной части Управления в Томске, добиваться честным путем такого подряда приходилось лишь при поддержке Министра путей сообщения. При таких условиях мы, три предшествовавшие года несли убытка по 25—30 тыс. ежегодно. Не знаю, что покажет отчет нынешнего года, — цены на уголь возросли, но зато неимоверно увеличились цены на рабочие руки, на взрывчатые вещества и другие материалы.

И смело, открыто можно сказать, — не неси мы этих материальных жертв в угольном деле, нельзя было бы добиться и осуществления Ач.-Минус. жел. дороги. За концессию мы получили 200 тыс. руб., зато на угольное дело и на изыскание дороги истрачено нами около 600 тыс. руб...

Если бы мы личные денежные интересы ставили выше интересов дела и общественных интересов, мы, конечно, могли бы, как по угольному, так и по железнодорожному предприятию, сойтись с такой группой иностранцев, которая заплатила бы и нам больше, и сама нажилась бы на европейских или американских биржах, а дело не двигалось бы вперед, чему примеры имеются в нашей же Енисейской губ.

Даже в Петрограде право на постройку дороги я передала не тому банку, который давал больше, а тому, который пользуется репутацией более солидного по характеру своей дея-

тельности. И директор того банка, в ведение которого перешла от консорциума банков постройка Ач.-Минус. жел. дороги, сказал мне: «Вы должны быть довольны, я пригласил директором-распорядителем Вашей дороги народного представителя, члена Госуд. Думы».

Я думала, что теперь все пойдет надлежащим образом, и моя миссия закончена; поэтому позволила себе, по совету врачей, в мае уехать с детьми на французский курорт отдохнуть и полечиться. Но не тут-то было. Еще в Виши я стала получать тревожные известия с родины. С Черногорских копей писали, что Управление Госуд. имуществ обложило нас подесятинным налогом по 3 руб. с десятины, что составляло несколько десятков тысяч рублей в год, кроме других обложений, и никакое дело такого налога вынести не могло бы; что изыскательские партии Правления О-ва Ач.-Минус. жел. дороги, о которых я писала из Петрограда, нигде вблизи не работают.

Дело в том, что направление линии по нашим изысканиям от оз. Шира отклонялось к р. Енисею, во-первых, чтобы избегнуть дорогостоящего туннеля при переходе Сонского перевала, во-вторых, чтобы приблизить линию к наиболее населенному, богатому хлебом и скотом, району р. Тубы, так как представлялось очевидным, что район р. Абакана неизбежно будет обслужен жел. дорогой от Кузнецка или Бийска, и, наконец, потому, что подход к мосту против Майдашей будет легче.

При последних же изысканиях Правлением Ач.-Мин. жел. дороги линия была отклонена на запад и юго-запад, оставляя курорт Шира в 16 вер. и имея дальнейшую трассу по долинам р.р. Уйбата и Абакана, отдаляясь от существующих промышленных предприятий.

Когда весной 1914 г. в Петрограде решался вопрос об окончательном направлении линии, я не имела возможности следить за ним, так как, из-за осложнения в легких, после инфлюэнцы, принуждена была жить в Крыму.

Я узнала о «западном варианте» (наши изыскания в докладе названы «основным восточным направлением») почти одновременно с получением мною в Москве приговоров 4-х сельских обществ Усть-Абаканской Инор. волости от разных чисел декабря 1913 г.; от Сапоговского, Усть-Сагачинского, Усть-Уйбатского и Чарковского; при них было письмо с просьбою поддержать ходатайство, чтобы жел. дорога не пролегала по долине р. Уйбата, как единственной в том

районе удобной местности для искусственного орошения, необходимой населению под пашни и для пастбищ скота. Я немедленно телеграфировала в министерство, но оказалось уже поздно. Вопрос прошел в Инженерном Совете в таком виде, как осветил его начальник постройки. Заключительная часть доклада сводилась к тому, что хотя «западный вариант» на 12 вер. длиннее и на 500 тыс. руб. дороже; но примыкание будущей линии от Кузнецка произойдет у устья Бюры, притока Уйбата; — таким образом 112 верст до Минусинска будут общими для двух дорог, что, конечно, дает огромное преимущество «западному варианту».

Узнав об этом, я была страшно удивлена, каким образом линия, на 12 верст длиннее нашей, с тремя большими тоннелями, о постройке которых мы боялись и думать, чтобы не удорожить дорогу при ее недостаточной доходности в первые годы, — могла бы стоить постройкой дороже лишь на 500 тыс. руб., когда каждая верста, по нашим изысканиям, потребует на постройку 68½ тыс. руб. И сколько смелости нужно иметь, чтобы основать решение вопроса не на интересах осуществляемой дороги, а другой, далекой будущей, без всяких данных по ее исследованию.

Я достала доклад начальника постройки, и что же оказалось? Стоимость версты восточного направления там показана не в 68,5 тыс. руб., а 83,412 руб., т. е. каждая верста стоит почти на 15 тыс. руб. больше, чем было вычислено у нас, и каждая верста западного варианта на 1062 руб. дешевле восточного, вследствие чего западный вариант, более длинный и с большими тоннелями, удорожился всего на 500 тыс. руб.

Один из участников заседания Инженерного Совета рассказывал мне, как его крайне поразил такой факт. Начальник постройки дороги, который делал изыскание, конечно, от Правления О-ва Ач-Минус. жел. дороги, усиленно доказывал все преимущества западного варианта, а при голосовании вопроса, только один директор-распорядитель О-ва не поднял руки за западное направление.

Что же касается будущей жел. дороги от Кузнецка, то ее примыкание, по сделанным позже изысканиям, уже перенесено к ст. Оросительной, отстоящей верстах в 70-ти от устья р. Бюры, ближе к Минусинску, — значит — длина общей линии будет уже не 112 вер., а всего 42 вер., а раз не 112 вер., то, наверно, не прошел бы западный вариант, особенно, если бы не были так повышены цифры стоимости

восточного направления. Не знаю, где произойдет примыкание Кузнецкой линии по последним изысканиям, производившимся летом 1914 г... Как-то всегда так приходится, что в Петрограде интересующие меня вопросы вносятся на рассмотрение не на тех общих собраниях, на которых я присутствую, а на тех, на которые я не могу приехать летом из Сибири.

Допустим даже, что западное направление при всяких условиях прошло бы, но от устья Бюры следовало бы трассировать линию, на что я указывала, через разлог Хоза или Коза, как его называют; тогда линия сократилась бы на много верст и легче было бы подойти к переходу мостом против Майдашей через Енисей, что все-таки приблизило бы линию к богатейшему району р. Тубы, навсегда обойденному жел. дорогой. Теперь же линия так прижалась к р. Абакану, отойдя от наших шахт на 15 вер., что разлив реки весною 1916 г. смыл насыпи, произвел везде громадные разрушения. Кроме того, теперь будут строиться 3 моста протяженностью в 510 саж.: через Абакан — 140 саж., через Енисей — 290 саж., и через Минусинскую протоку — 80 саж., вместо одного моста, по нашему проекту, в 350 саж.

Я пыталась сначала говорить с директором-распорядителем по делам дороги лично: сколько было высказано потом претензий, что я отняла у него драгоценное время. Когда я писала ему обратить внимание на происходящее, он сказал одному инженеру: «г-жа Баландина нашла у нас Панаму». Не о Панаме писала я, а можно было бы, при ином отношении к делу, совместить интересы местной промышленности, принимая во внимание даже желание министерства, с интересами дороги, если бы г. директор-распорядитель не вверился во всем начальнику постройки. Писала я докладные записки по поводу мостов и в министерство путей сообщения, и в министерство финансов.

Я говорила относительно мостов со многими инженерами и не отнестись с доверием к словам, напр., такого опытного, известного с хорошей стороны нам, сибирякам, лица, как Е. К. Кнорре, строителя жел.-дорожного моста в Красноярске, я не могла.

На возражение начальника постройки дороги, что подходу к месту моста против Майдашей мешает протока, мне говорят: «разве нельзя устроить дамбу через протоку. Строительное Управление предполагало же поступить так с протокой против Минусинска». Против последнего я протестова-

ла в своих докладных записках, указывая, что получится клоака микробов в застойной воде, рассадник заразных болезней среди населения города.

На доводы начальника постройки, что на одном из берегов Абакана и на одном из берегов Енисея имеются как бы естественные устои, чего против Майдашей нет, мне говорят: «к чему же сведется инженерное искусство постройки мостов, если строители будут гоняться за естественными устоями».

Если мост будет против Майдашей, то при подходе к городу придется строить тоннель около 2-х верст, утверждает начальник постройки. Почему же по проекту Г. В. Адрианова тоннеля нет? И если бы даже пришлось трассировать линию не по разлогам, как предполагал Адрианов, а на некотором протяжении по берегу реки, то разборка камня в горе и устройство подпорных стенок не потребует, по мнению знающих людей, таких затрат, как говорят строители Ачинской жел. дороги, потому, что там породы осадочного происхождения.

Так же опровергаются инженерами и другие доводы, которые приводит начальник постройки в пользу своего проекта. Но в конце концов, строители говорят, что три моста стоят дешевле, чем один; и это теперь меня, на основании прошлого, нисколько уже не удивляет.

Может быть меня спросят, почему инженер Адрианов не отстаивает своего проекта. Да потому, что я навлекла на себя и его неудовольствие, лишив его возможности получить еще большую сумму. Дело в том, что по договору, банк обязан был выдать нам деньги за передачу права на постройку дороги через три дня по утверждении расценочных ведомостей Правительством, а Правление О-ва Ач.-Минус. жел. дороги, по каким-то своим соображениям, отказывалось подтвердить получение им из Министерства этих ведомостей. Один же из параграфов нашего договора прямо говорит, что за нарушение чего-либо по этому договору, какой-либо стороной, виновная должна уплатить неустойку в 500 тыс. рублей.

Большого труда мне стоило устроить получение денег через десять дней и уговорить г. Адрианова не уезжать до того времени из Петрограда. Мне было противно воспользоваться случаем и незаслуженно получить по Суду громадную сумму.

Итак, если кто имел терпение прочесть изложенные мною подробности создания нашего угольного и жел.-дорожного дела, которые для большой публики скучны и неинтересны, тот поймет, насколько правы были те, кто под влиянием лиц, желающих обелить свои поступки, чернил в Минусинской газете мое честное имя общественного деятеля, называя меня корыстолюбивым дельцом.

Я все время молчала, и мои друзья убеждали меня запастись терпением. Ведь когда-то в «Сибирск. Жизни» В. И. Анучин возводил на меня ни на чем не основанные обвинения, а теперь, благодаря разоблачениям в «Сибирск. Жизни», установлено, что это за человек, когда дело касается денег. В 1900 году г. Анучин взял у меня займообразно 600 или 700 рублей на издание своих сибирских рассказов. Разбираясь как-то в бумагах, я встретила среди них мое с ним условие, 10-летний срок которого истекал через 2—3 месяца. Я послала эту бумагу в Об-во вспомоществования учащимся сибирякам в Петроград с предоставлением ему права получения долга, за что я поплатилась выступлением г. Анучина против меня на страницах «Сиб. Жизни» по жел.-дорожному вопросу.

И уже конечно не им, некоторым из строителей Ач.-Мин. жел. дороги, этому случайному, пришлому элементу, которому чужды интересы края, разрушить репутацию Баландиных, созданную в течение не одного десятка лет работою в Енисейской губернии.

Рыли яму для меня,*) но попались и сами. Если было бы предпочтено более легкое и дешевое направление линии без тоннелей, то свистки паровозов уже теперь раздавались бы по всей линии постройки первой очереди, т. е. от Ачинска до Енисея-Минусинского все работающие на линии получили бы прибавочные от экономии по постройке, не говоря уже об общих интересах Минусинского края и Государства.

Тот, кто прочел эту мою статью, поймет, что я должна была испытать, когда на всех плакатах по улицам и в газетах я читала, что созданное мною дело приписывается другому лицу. Нес ли С. В. Вострогин хоть малую долю тех моральных и материальных, скажу — страданий, какие пришлось вынести мне на своих плечах?

---

*) Я совершенно не касалась здесь неблагожелательного отношения начальника постройки дороги к делу Черногорских кам.-угольных копей. В. Б.

Написать обо всем этом я решилась еще и потому, что может быть, будущие работники на подобном поприще в родной Сибири почерпнут из моих сообщений что-нибудь полезное для общественного дела.

В. Баландина.

Красноярск. Декабрь 1917 г.

Отпечатано в ГУПП «Сибирь», зак. 787, тираж 500 экз.

Набор с сохранением стиля автора.