

DOI: 10.55959/MSU0130-0083-8-2024-65-1-70-85



**Сунь Ичжи, Я.С. Гузей**

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ:  
СОЗДАНИЕ ПОЧТОВО-ТЕЛЕГРАФНОЙ СИСТЕМЫ  
ВДОЛЬ КАЙДАЛОВСКОЙ ВЕТВИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВВ.**

**Sun Yizhi, Ia.S. Guzei**

**MODERNIZATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
ON THE CHINESE EASTERN RAILWAY: ESTABLISHMENT  
OF THE POSTAL AND TELEGRAPH SYSTEM ALONG  
THE KAI DALOVSKAYA LINE AT THE TURN  
OF THE 19th AND 20th CENTURIES**

**Аннотация.** Создание развитой почтово-телеграфной системы в конце XIX — начале XX в. являлось важным показателем модернизации общества наряду со строительством железных дорог. Эффективная эксплуатация Ки-

*Сунь Ичжи*, лаборант-исследователь кафедры новейшей истории России Института истории Санкт-Петербургского государственного университета  
*Sun Yizhi*, Laboratory Researcher, Department of Contemporary Russian History, Institute of History, Saint-Petersburg State University  
yizhisun961203@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-2656-2859

*Яна Сергеевна Гузей*, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник кафедры новейшей истории России Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, доцент Высшей школы международных отношений Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

*Iana Guzei*, PhD Candidate in History, Senior Fellow, Department of Contemporary Russian History, Institute of History, Saint-Petersburg State University, Associate Professor, Graduate School of International Relations, Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University  
guzeiana@mail.ru  
ORCID: 0000-0003-1700-6217

Исследование выполнено в рамках совместного проекта «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия» при поддержке Российского научного фонда (№ 23-48-00004) и Государственного фонда естественных наук КНР (№ T22611139560).

This research was supported by a joint grant from the Russian Science Foundation no. 23-48-00004 and the National Natural Science Foundation of China (国家自然科学基金) (Project No. T2261139560) ‘‘Chinese Eastern Railway as a Transborder Socio-cultural System: Studying Its History, Reconstructing and Modeling Mechanisms of Cultural Heritage Protection’’.

тайско-Восточной железной дороги и ее соединительной ветви — Кайдаловской линии — напрямую зависела от организации связи вдоль железной дороги. Обеспечение полноценной почтово-телеграфной связи было также важно и для местного населения. Целью данного исследования является реконструкция и анализ процесса формирования почтово-телеграфной системы вдоль Кайдаловской линии Забайкальской железной дороги. В связи с изменением административной принадлежности Забайкальской области в течение XX в. сведения по интересующему нас вопросу разбросаны по разным центральным и региональным архивам России. В основном же эти материалы находятся в Российском государственном историческом архиве, Государственном архиве Республики Бурятия, Государственном архиве Иркутской области и Государственном архиве Забайкальского края. После сбора и детального анализа имеющихся данных авторы пришли к выводу, что процесс создания почтово-телеграфной системы вдоль Кайдаловской линии был сложным и занял много времени. До строительства железных дорог в административном центре Агинской степной думы почта и телеграф отсутствовали. Хотя во время строительства Кайдаловской линии в Чинданте была открыта первая почта, в дальнейшем процесс формирования полноценной почтово-телеграфной системы в данном регионе затянулся вплоть до Первой мировой войны, главным образом — из-за отсутствия достаточного финансирования со стороны правительства. Несмотря на интерес властей к модернизации системы связи во благо развития местного населения и многократные просьбы органов самоуправления во главе с Агинской степной думой, а в дальнейшем — Агинским инородческим волостным правлением, почтово-телеграфные отделения вдоль Кайдаловской линии в первую очередь открывались именно в то время и в тех местах, где возникала острая необходимость в военном присутствии или в железнодорожном строительстве.

**Ключевые слова:** Китайско-Восточная железная дорога, почтово-телеграфная связь, Кайдаловская линия, Забайкальская железная дорога, Забайкалье, Агинское, Могойтуй, Борзя.

**Abstract.** In the late 19th and early 20th centuries, the development of a robust postal and telegraph system, alongside the construction of railways, was a crucial indicator of social modernization. The efficient operation of the Chinese Eastern Railway and its connecting Kaidalovskaya line depended heavily on the organization of communication along the railway. Establishing comprehensive postal and telegraphic communication was also vital for the local population. This study aims to examine the formation of the postal and telegraphic system along the Kaidalovskaya line of the Transbaikal Railway. Due to changes in the administrative affiliation of the Transbaikal region throughout the 20th century, information on this topic is dispersed across various central and regional archives of Russia. These materials are mainly housed in the Russian State Historical Archive, the State Archive of the Republic of Buryatia, the State Archive of the Irkutsk Region, and the State Archive of Zabaykalsky Krai. The authors concluded that creating the postal and telegraph system along the Kaidalovskaya line was a complex and prolonged process. Before the construction of railways, there was no post and telegraph in the administrative centre of the Aginsky Steppe Duma.

Although the first post office was opened in Chindant during the construction of the Kaidalovskaya line, the establishment of a fully functional postal and telegraph system in the region was delayed until World War I, primarily due to the insufficient government funding. Despite the authorities' interest in modernizing the communication system for the local population and repeated requests from self-government bodies, including the Aginsky Steppe Duma and later the Aginsky Indigenous Volost Administration, postal and telegraph offices along the Kaidalovskaya line were primarily established when and where there was an urgent need for military presence or railway construction.

**Keywords:** Chinese Eastern Railway, postal and telegraphic communication, Kaidalovskaya line, Transbaikalian Railway, Transbaikalia, Aginskoye, Mogoituy, Borzya.

\* \* \*

Строительство железных дорог в Российской империи стало важнейшим стимулом для создания почтово-телеграфных станций, потребовавшихся не только для связи и быстрого обмена сообщениями между машинистами и служащими железных дорог, но и для оперативной связи с отдаленными регионами огромной страны.

К началу XX столетия перед Россией, соединившей телеграфной линией значительную часть своей европейской территории, встал вопрос дальнейшего развития средств связи, способных связать центральную часть страны с ее дальневосточной окраиной. Этому как нельзя лучше способствовало строительство Транссибирской железнодорожной магистрали и Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Именно «проведение телеграфных линий на Восток», по мнению современников, стало едва ли не самым значимым событием, придававшим «России особенное значение и в глазах Европы»<sup>1</sup>.

Одной из важнейших задач, стоящих перед российским правительством, стало оснащение почтово-телеграфными станциями Кайдаловской линии — железнодорожной ветки, соединившей Транссиб и КВЖД. И хотя сегодня активно изучается, с одной стороны, история строительства и эксплуатации указанной линии<sup>2</sup>, а с другой — развитие связи в Российской империи<sup>3</sup>, формирование и раз-

<sup>1</sup> Шперк Ф. Россия Дальнего Востока. СПб., 1885. С. 4.

<sup>2</sup> Ходяков М. В., Чжао Чжицин. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2023. Т. 22. № 8. С. 100–111; Дмитриева Н. В. На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874.

<sup>3</sup> Базилевич К. В. Почта в России в XIX в. М., 1927; Вигилев А. Н. История отечественной почты. М., 1990; Высоков М. С. История почты, телеграфа и радио на Дальнем Востоке России (40-е гг. XVII — начало XX в.). Южно-Сахалинск, 2004; Высоков М. С. Российская империя на путях модернизации: зарождение и развитие электросвязи в XIX — начале XX вв.: дис. ... доктора ист. наук. СПб., 2004.

витие почтово-телеграфной системы вдоль Кайдаловской линии не привлекало пока серьезного внимания исследователей. Даже в работе А. Ведмидь, которая весьма подробно рассматривала историю строительства и введения в эксплуатацию Кайдаловской линии, вопрос о создании почтово-телеграфных станций не стал предметом отдельного анализа. Автор ограничился лишь упоминанием, что «при всех основных станциях были сооружены почтово-телеграфные конторы»<sup>4</sup>. Однако это утверждение не вполне соответствует исторической действительности: почтово-телеграфные пункты появились далеко не при всех основных станциях данной линии. Нет упоминания о развитии почтово-телеграфных пунктов вдоль Кайдаловской линии и в работе Т.Е. Санжиевой, изучавшей формирование почтово-телеграфной связи в Забайкальской области<sup>5</sup>.

Цель настоящей работы — проследить динамику формирования и развития почтово-телеграфной системы вдоль Кайдаловской линии Забайкальской железной дороги в конце XIX — начале XX вв. Исследование выполнено на базе архивных документов, хранящихся в центральных и региональных архивах России, в том числе материалов Главного управления почт и телеграфов Министерства внутренних дел, хранящихся в Российском государственном историческом архиве; документов Агинской степной думы и Агинского инородческого волостного правления, хранящихся в Государственном архиве Республики Бурятия; материалов Управления Иркутского почтово-телеграфного округа, отложившиеся в фондах Государственного архива Иркутской области и Государственном архиве Забайкальского края. Используются также материалы Управления Забайкальского почтово-телеграфного округа из Государственного архива Забайкальского края. Архивные источники дополнены мемуарами, схемами и картами, хранящимися в Оловянинском историко-краеведческом музее, а также указателями по Забайкалью, опубликованными в начале XX в., и результатами исследований местных краеведов.

До конца XIX в. в районе строительства Кайдаловской линии железной дороги, даже в одном из крупнейших селений Забайкалья — Агинском, где располагалась Агинская степная дума, не было почтового отделения. В связи с этим 9 марта 1899 г. начальник Забайкальского почтово-телеграфного округа обратился к Главному

---

<sup>4</sup> *Ведмидь А.* Через степи Даурии, к 100-летию ввода в постоянную эксплуатацию Кайдаловской ветви Забайкальской железной дороги. Чита, 2001. С. 22.

<sup>5</sup> *Санжиева Т.Е.* Почтовая связь Забайкалья в конце XIX — начале XX века // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 2016. С. 182–188.

управлению почт и телеграфов в Санкт-Петербурге с ходатайством открыть почтовое отделение и сберегательную кассу на станции Чиндانت, «расположенной на строящейся ветви Маньчжурской дороги»<sup>6</sup>. На установлении почтовой станции в Чинданте особенно настаивал начальник Забайкальской железной дороги, поскольку наличие почтового пункта здесь позволило бы наладить быстрый обмен сообщениями, что в свою очередь ускорило бы процесс прокладки железной дороги. Со своей стороны, глава Забайкальского участка строительства обещал оказывать всяческое содействие в деле открытия станции: предоставить помещение с отоплением и освещением на три года, а также внести единовременное пособие в размере 195 руб. на первоначальное обзаведение и канцелярские надобности. В Главном управлении почт и телеграфов просьбу сочли вполне уместной и своевременной<sup>7</sup>. В результате уже 14 марта 1899 г. министр внутренних дел разрешил открыть в Чинданте почтовое отделение со штатом из начальника (с окладом в 450 руб.) и почтальоном (240 руб.)<sup>8</sup>. Таким образом, на Кайдаловской линии железной дороги 1 мая 1899 г. было официально открыто первое почтовое отделение<sup>9</sup>. Между тем открытое исключительно для обеспечения нужд железнодорожных служащих, Чиндантское почтовое отделение просуществовало чуть больше года и было закрыто фактически сразу же после введения в эксплуатацию Кайдаловской линии, в январе 1901 г.<sup>10</sup>

После закрытия Чиндантского отделения его функции были переданы почтовому отделению, открытому уже при станции Онон-Китайский Кайдаловской линии. Подготовка к открытию почтового отделения здесь началась еще в 1900 г., однако в связи с различными организационными моментами оно задерживалось. Это дало повод Главному управлению почт и телеграфов 18 января 1901 г. обратиться к начальнику Забайкальского почтово-телеграфного округа с просьбой объяснить причины задержки<sup>11</sup>. Уже 22 января того же года Главное управление получило ответную телеграмму, в которой отмечалось, что причиной задержки стало отсутствие подходящего помещения, однако все вопросы улажены, и 19 января 1901 г. почтовое отделение на станции Онон-Китайский было открыто для

---

<sup>6</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1289. Оп. 3. Д. 2489. Л. 1.

<sup>7</sup> Там же. Л. 2–3.

<sup>8</sup> Там же. Л. 4.

<sup>9</sup> Там же. Л. 6.

<sup>10</sup> Там же. Л. 8.

<sup>11</sup> Там же. Л. 7.

посетителей<sup>12</sup>. К концу 1901 г. станция Онон-Китайский была переименована в Оловянную<sup>13</sup>.

Первоначальное местонахождение почтового отделения на станции Оловянная установить достаточно трудно, однако, по сведениям местных краеведов, оно находилось, скорее всего, в здании самого вокзала<sup>14</sup>. Согласно воспоминаниям А.Н. Филиппова — жителя и почтового служащего селения Оловянная, в 1906 г. на станции было построено отдельное здание почтового отделения<sup>15</sup>. Самой ранней картой станции Оловянная, на которой указано местонахождение почты, является карта-схема 1930–1933 гг., хранящаяся в Оловянинском историко-краеведческом музее. В это время почта уже находилась не в районе железнодорожной станции, а в самом поселке, на Московской улице. У местных жителей эта улица получила негласное название «сладкой», поскольку в дореволюционное время именно здесь предпочитали селиться русские и китайские купцы<sup>16</sup>. Историческое здание почты не сохранилось, сегодня на его месте построен магазин.

Второе пристанционное почтовое отделение вдоль Кайдаловской линии было открыто на станции Борзя — крупнейшем пункте новой железнодорожной ветки с паровозным депо. В отличие от Оловянной, отделение в Борзе изначально планировалось как почтово-телеграфное. Идея открытия телеграфа здесь появилась еще до введения в эксплуатацию Кайдаловской линии<sup>17</sup>. Предполагалось, что почтово-телеграфная станция в Борзе не только сыграет особую роль в деле строительства железной дороги, но и будет иметь важное значение в случае военных действий на Дальнем Востоке<sup>18</sup>.

Отделение планировалось открыть в доме Людвиновского, который находился рядом со зданием железнодорожной станции. Первоначально владелец требовал за свой дом 1000 руб. в год, однако уже к концу апреля 1902 г. он согласился отдать его под нужды почтово-телеграфного отделения за годовую плату в 525 руб. без учета расхо-

---

<sup>12</sup> РГИА. Ф. 1289. Оп. 3. Д. 2489. Л. 8.

<sup>13</sup> Там же. Л. 11.

<sup>14</sup> Матафонова О.И., Никончук А. Станция Оловянная: взгляд в прошлое (очерк по следам школьного проекта). Чита, 2022. С. 29.

<sup>15</sup> Филиппов А.Н. В батраках. — URL: <https://proza.ru/2011/10/01/915> (дата обращения 28.05.2023)

<sup>16</sup> Серова А.И. Борьба Оловяненцев за Советскую власть // Архив Оловянинского историко-краеведческого музея. Д. ст. Оловянная; Журавлева Е., Некрасова Е. Из истории поселка Оловянная // Архив Оловянинского историко-краеведческого музея. Д. Оловянная.

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 1289. Оп. 6. Д. 1357. Л. 7–7 об.

<sup>18</sup> Там же. Л. 7–7 об.

дов за отопление. При этом местные торговые фирмы обязывались «вносить в пособие казне на содержание в Борзе отделения по 125 руб. ежегодно»<sup>19</sup>. В результате 1 мая 1902 г. Главным управлением почт и телеграфов было предложено открыть отделение на станции Борзя со следующими условиями: 1) штат должен состоять из начальника с окладом в 750 руб., надсмотрщика с окладом в 630 руб., почтальона с окладом в 300 руб. и сторожа с окладом в 240 руб. в год; 2) заключить контракт с Людвиновским на наем помещения для отделения сроком на 6 лет за плату 525 руб. в год: 400 руб. от казны и 125 руб. от торговых фирм<sup>20</sup>.

Между тем серьезным препятствием для осуществления изначального плана стала высокая стоимость затрат на открытие почтово-телеграфной станции в Борзе. После утверждения сметы по аренде помещения и окладам сотрудников расчет технической части показал, что единственной телеграфной линией в этом регионе является прямой правительственный провод № 81 Чита — Харбин, работа которого обслуживалась аппаратами Уитстона. Полноценное включение станции Борзя в эту линию требовало проведение «провода до Кайдалова на протяжении 220 верст», что обошлось бы российской казне в непомерную сумму — 15 тыс. руб.<sup>21</sup> С точки зрения Главного управления почт и телеграфов, это были совершенно неоправданные расходы: «открытие же телеграфного действия для общей корреспонденции едва ли настолько необходимо, что бы указанный выше значительный расход на устройство провода (а вместе с тем и расход на содержание чинов для телеграфной службы) мог получить достаточное оправдание»<sup>22</sup>. Чтобы сократить общую стоимость расходов, начальник Забайкальского округа предложил подключить Борзю к проводу № 81 Чита — Харбин посредством менее затратного аппарата Морзе с целью надзора за линией, но без возможности приема и передачи депеш<sup>23</sup>. Именно этот вариант и был принят в качестве окончательного: было решено открыть в Борзе почтовое отделение с установкой аппарата Морзе, что потребовало 725 руб.<sup>24</sup> Так, 16 ноября 1902 г. на станции Борзя старшим механиком, инженером-электриком Горбуновым и начальником почтового отделения Сибиряковым были проведены работы по установке кон-

---

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 1289. Оп. 6. Д. 1357. Л. 7–7 об.

<sup>20</sup> Там же.

<sup>21</sup> Там же. Л. 5–6.

<sup>22</sup> Там же. Л. 7–7 об.

<sup>23</sup> Там же.

<sup>24</sup> Там же. Л. 8–9.

трольного аппарата Морзе в почтовом отделении и составлен акт выполнения работ<sup>25</sup>.

В результате вдоль Кайдаловской линии вплоть до начала Русско-японской войны, кроме почтового отделения Чиндант, были открыты только два почтовых отделения — на станциях Оловянная и Борзя. Однако уже в 1901 г. начальник Забайкальской железной дороги отметил необходимость организовать почтовые операции на некоторых других станциях: «почти около всех станций <...> имеется значительное население, а между тем почтово-телеграфные конторы, исключая городские станции, находятся в расстоянии до нескольких верст. Ближайшее к станциям население, являясь для поездок, получения и отправления грузов, обращается к начальникам станций с просьбами о приеме к отправлению всякого рода корреспонденции, но так как на станциях названной дороги производство почтовых операций не организовано, то в этом приходится им отказывать»<sup>26</sup>.

В январе 1902 г. Агинская степная дума получила от крестьянского начальника 2-го участка Читинского уезда предложение о «смене местонахождения железнодорожной почты России со станции Дарасун на станцию Могойтуй»<sup>27</sup>, т.е. фактически — об открытии почтовой конторы на станции Могойтуй. Для обсуждения данного вопроса и составления общественного приговора 14 января 1902 г. был собран полный суглан (заседание) родовых глав, выборных и других членов. По решению общего собрания был принят приговор, в котором отмечалось, что «прием и сдача сельской почты на имя Агинской степной думы <...> ныне производится в ближайшем почтово-телеграфном отделении Дарасун отстоящем от степной думы в 70 верстах <...>», однако проведение «железной дороги по речке Могойтуйе, отстоящей от думы в 30 верстах», дает возможность «ходатайствовать о приеме и сдаче корреспонденции» на железнодорожной станции Могойтуй<sup>28</sup>.

Ходатайство было передано через крестьянского начальника 2-го участка Читинского уезда начальнику Забайкальского почтово-телеграфного округа, а оттуда было отправлено в Петербург в Главное управление почт и телеграфов. От себя начальник Забайкальского почтово-телеграфного округа добавлял, что открытие на станции Могойтуй возможности для организации почтовых операций было

---

<sup>25</sup> РГИА. Ф. 1289. Оп. 6. Д. 1357. Л. 15.

<sup>26</sup> Там же. Оп. 7. Д. 550. Л. 7.

<sup>27</sup> Государственный архив Республики Бурятия (ГА РБ). Ф. 129. Оп. 1. Д. 335. Л. 1.

<sup>28</sup> Там же. Л. 4–4 об.

бы желательным и необходимым «как для надобностей окрестного населения, так и железнодорожной администрации», поскольку «Могойтуй находится на участке Кайдаловской ветви Забайкальской железной дороги», а между станциями Кайдалово–Оловянная, на протяжении 127 верст не имеется других почтовых учреждений<sup>29</sup>.

В июне 1902 г. Главное управление почт и телеграфов получило от Управления железных дорог запрос на открытие почтовой операции и на станции Адриановка<sup>30</sup>. А 8 августа 1902 г. было принято решение открыть производство почтовых операций на 17 станциях Забайкальской железной дороги, в том числе и на станции Могойтуй, где почтовые операции стали осуществляться с 1 октября 1902 г.<sup>31</sup> Что же касается станции Адриановка, то здесь всё заработало 1 июня 1903 г.<sup>32</sup>

Между тем рост поселков вдоль линии железной дороги, а также начавшаяся в 1904 г. Русско-японская война привели к росту объема корреспонденции и почтовых операций, которые были возложены на начальников станций. Неслучайно уже 2 сентября 1905 г. начальник Забайкальской железной дороги отправил рапорт в Министерство путей сообщения, где говорилось, что объем почтовых операций на станциях Адриановка и Могойтуй «за последнее время настолько увеличился, что начальники этих станций и прочие агенты положительно лишены возможности, без ущерба для дела, выполнять возложенные на них обязанности по почтовым операциям, так как деятельность эта требует на некоторых станциях не менее 9 часов ежедневной работы, каковой труд агентов не может не отразиться вредно на общем деле движения поездов, в особенности в настоящее время в виду массового воинского движения». В своем рапорте он ходатайствовал об открытии на вверенных ему 18 станциях железной дороги (в том числе и на станциях Могойтуй и Адриановка) самостоятельных почтовых отделений. Управление железных дорог сочло необходимым удовлетворить данную просьбу и обратилось к Главному управлению почт и телеграфов с просьбой вместо почтовых операций открыть полноценные почтовые отделения при станциях Забайкальской железной дороги<sup>33</sup>.

Однако главным препятствием в осуществлении этого намерения оказался недостаток денежных средств. Закрытие почтовых операций на 18 станциях Забайкальской железной дороги и откры-

---

<sup>29</sup> РГИА. Ф. 1289. Оп. 7. Д. 550. Л. 15.

<sup>30</sup> Там же. Л. 16.

<sup>31</sup> Там же. Л. 19–19 об.

<sup>32</sup> Там же. 23–23 об.

<sup>33</sup> Там же. Л. 49–49 об.

тие вместо них почтовых отделений требовало ежегодно свыше 20 000 руб. на обустройство и обслуживание отделений<sup>34</sup>. В то же время, понимая, что полное упразднение почтовых операций причинило бы еще «большие неудобства и затруднения как населению, так и самим железнодорожным служащим», Главное управление почт и телеграфов предложило Министерству путей сообщения сохранить почтовые операции с условием увеличения заработной платы помощников и начальников станций<sup>35</sup>. На что получило категоричный отказ от Управления железных дорог. В этих условиях Главное управление почт и телеграфов было вынуждено отдать распоряжение о закрытии почтовых операций на 18 станциях Забайкальской железной дороги с 1 января 1906 г. и попытаться организовать хотя бы на 7 станциях, имевших общую доходность свыше 1000 руб. в год (Адриановка, Баян, Илька, Ингода, Кручина, Селенга и Шилка), почтовые отделения. Разработку общего проекта почтовых отделений и поиск дополнительных средств на их содержание было решено поручить начальнику Забайкальского округа<sup>36</sup>.

После Русско-японской войны приостановленные почтовые операции на станциях Кайдаловской ветви были частично восстановлены. На большинстве станций появилась возможность проводить простейшие почтовые операции с выдачей корреспонденции. Согласно материалам торгово-промышленного ежегодника «Вся Чита и Забайкалье», по состоянию на 1910 г. такие операции осуществлялись на станциях Ага, Адриановка, Булак, Бурятская, Бырка, Даурия, Китайский разъезд, Мациевская, Могойтуй, Седловая, Соктуй, Хадабулак, Харанор, Шарасун<sup>37</sup>.

Прекращение в 1906 г. почтовых операций на станциях Могойтуй и Адриановка довольно скоро почувствовало местное население. Агинское инородческое волостное правление уже в том же году попыталось даже инициировать открытие полноценного почтового отделения на станции Могойтуй. На что получило ответ от крестьянского и инородческого начальника 2-го участка Читинского уезда, что для открытия в какой-либо местности почтового отделения требуется согласие Главного управления почт и телеграфов. Кроме этого, в документе сообщалось, что желательным было бы и финансовое участие в содержании отделения заинтересованных обывателей, а именно — внесение суммы в 195 руб.: 75 руб. на перво-

---

<sup>34</sup> Там же.

<sup>35</sup> Там же.

<sup>36</sup> Там же. Л. 52–53 об.

<sup>37</sup> Адресно-справочный и торгово-промышленный ежегодник на 1910 год «Вся Чита и Забайкалье» с отделом Приамурья в районе постройки Амурской железной дороги. Чита, 1910. С. 100–101.

начальное устройство почтового отделения и 120 руб. на канцелярские расходы<sup>38</sup>. В сентябре 1907 г. выяснилось, что помимо взноса в 195 руб. также необходимо найти удобное помещение с отоплением и освещением для самого почтового учреждения и квартиру для начальника почты на срок не менее трех лет. Обязательным условием было и местонахождение этого помещения — в непосредственной близости от вокзала, в противном случае, население должно взять на себя обязательство еще и по доставке почты от вокзала до отделения и обратно<sup>39</sup>. Эти условия крестьянский и инородческий начальник 2-го участка Читинского уезда передал на утверждение ближайшим к станции Агинскому и Цугольскому волостным правлениям. На что получил согласие Агинского волостного правления и отказ Цугольского волостного правления, посчитавшего, что открытие почтового отделения на станции Могойтуй станет «непосильным бременем для населения сей волости»<sup>40</sup>. По всей видимости, решение Цугольского волостного правления отказаться от открытия почтового отделения на ст. Могойтуй объяснялось близостью цугольской местности к станции Оловянная, где уже действовало почтовое отделение. В результате ходатайство Агинского волостного правления об открытии в почтового отделения на станции Могойтуй в 1907 г. не было удовлетворено.

Следующую попытку открыть на станции Могойтуй почтовое отделение местное население предприняло только в 1911 г. 23 января 1911 г. Могойтувский поселковый сбор вынес приговор о ходатайстве перевода из селения Усть-Иля в Могойтуй почтово-телеграфного отделения. В приговоре общества сообщалось, что местное население обязуется в течение 5 лет вносить по 50 руб. в год в помощь казне в деле устройства почтово-телеграфного отделения и оказать правительству содействие в транспортировке телеграфных столбов<sup>41</sup>. Переносу почтового отделения из Усть-Иля в Могойтуй решительно воспротивился Акшинский уездный распорядительный комитет, отметивший тот факт, что почтовое отделение в Усть-Иля находится на почтовом тракте и обслуживает несколько крупных населенных пунктов. При этом комитет в целом считал желательным учреждение в Могойтуйе почтово-телеграфного отделения<sup>42</sup>. Однако на более высоком уровне ходатайство не нашло поддержки.

---

<sup>38</sup> ГА РБ. Ф. 131. Оп. 1. Д. 63. Л. 2–2 об.

<sup>39</sup> Там же. Л. 3–3 об.

<sup>40</sup> Там же. Л. 7–8.

<sup>41</sup> Государственный архив Иркутской области (ГА ИО). Ф. 198. Оп. 1. Д. 107. Л. 5.

<sup>42</sup> Там же.

Процесс открытия новых почтовых отделений вдоль Кайдаловской линии возобновился в 1910-х гг. С этого времени начинается и кампания по преобразованию почтовых отделений в почтово-телеграфные. Так, в почтово-телеграфные были преобразованы почтовые отделения на станциях Оловянная и Борзя, а в 1912 г. в памятной книжке Забайкальской области появились сообщения о даурском почтово-телеграфном отделении<sup>43</sup>. В 1913 г. почтовое отделение было открыто на станции Адриановка. Инициатором его создания выступило местное население, которое обещало содействие казне в предоставлении бесплатного помещения для почты сроком на два года. В связи с этим Главное управление решило открыть с 1 июня 1913 г. при станции Адриановка почтовое отделение со штатом из начальника и почтальона с окладом по 300 руб. в год<sup>44</sup>.

В 1914 г. после двух неудачных попыток (в 1906–1907 гг. и 1911 г.) на станции Могойтуй наконец было открыто телеграфное отделение, которое фактически сразу же было преобразовано в почтово-телеграфное<sup>45</sup>. Изначально отделение в Могойтуе планировалось открыть в доме некоего Перфильева, однако его дом оказался недостаточно удобным по размерам, а его хозяин настаивал на более высокой плате. В связи с этим начальник Иркутского почтово-телеграфного округа поручил начальнику Усть-Илинского почтово-телеграфного отделения найти более подходящий дом в Могойтуе. В конечном итоге телеграфное отделение было открыто в доме казака П.Л. Попова<sup>46</sup>. Официально оно начало свою работу 1 сентября 1914 г. и изначально работало только «для нужд военного ведомства»<sup>47</sup>.

Уже в первой половине 1915 г. Могойтуевский станичный сбор 2-го военного отдела Забайкальского казачьего войска возбудил ходатайство о преобразовании телеграфного отделения на станции Могойтуй в почтово-телеграфное. Общество Могойтуя обещало оказать казне единовременное денежное содействие в сумме 75 руб. на заготовку необходимого имущества<sup>48</sup>. Могойтуевская станция находилась в центре 5 селений с довольно зажиточным населением и значительным числом торговых заведений, в связи с чем масштаб поступающей и отправляемой корреспонденции при ст. Могойтуй был весьма значителен (ежемесячно в среднем до 600 простых отправлений, 20 заказных, 25 переводом на сумму 1000 руб., 3 посыл-

---

<sup>43</sup> Памятная книжка Забайкальской области на 1912 г. Чита, 1912. С. 73.

<sup>44</sup> Государственный архив Забайкальского края (ГА ЗК). Ф. 38. Оп. 1. Д. 22. Л. 1.

<sup>45</sup> ГА ИО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 114. Л. 27.

<sup>46</sup> Там же. Л. 63.

<sup>47</sup> Там же. Ф. 198. Оп. 1. Д. 129. Л. 12.

<sup>48</sup> Там же. Л. 14.

ки общей ценностью до 20 руб. и др.)<sup>49</sup>, что и послужило главными основаниями для преобразования отделения в почтово-телеграфное с 26 февраля 1916 г.<sup>50</sup>

В целом до 1917 г. в Российской империи вдоль Кайдаловской линии были открыты всего 5 почтовых и почтово-телеграфных отделений. Некоторые из них, такие как почтово-телеграфное отделение при ст. Могойтуй, хотя и имели особую важность для местных жителей, тем не менее, были открыты довольно поздно, а процесс их формирования затягивался на десятилетия. На ряде станций населению была предоставлена возможность пользоваться простыми почтовыми операциями — с получением корреспонденции, но зачастую без возможности ее отправки.

Ситуация с прокладкой телеграфных линий и открытием гражданских телеграфных сообщений в поселках и на станциях вдоль Кайдаловской линии также была непростой. В районе существовала только одна правительственная телеграфная линия между Читой и Харбином № 81, однако на ней не было промежуточных пунктов с функцией приема и передачи депеш. Попытки проложить новую правительственную телеграфную линию между Усть-Иля и Могойтуйем предпринимались в 1911 г.<sup>51</sup>, однако не были в то время реализованы.

Вдоль Кайдаловской линии телеграфное сообщение в основном шло по железнодорожной линии. Во время строительства вдоль дороги устанавливались два телеграфных провода. Планировалось, что по первому проводу будут передавать служебную и частную корреспонденцию, а по второму — корреспонденцию, непосредственно связанную с транспортным сообщением и движением поездов<sup>52</sup>. Позже, в 1904 г., был проложен и третий телеграфный провод, требовавшийся для оптимизации работы телеграфной службы<sup>53</sup>.

Уже к началу 1901 г. возник вопрос об использовании железнодорожного телеграфа в правительственных и гражданских целях, ввиду отсутствия в целом ряде районов альтернативной телеграфной линии. 25 февраля 1901 г. начальник читинской почтово-телеграфной конторы отправил начальнику Забайкальского почтово-телеграфного округа рапорт с просьбой разъяснить ситуацию, касающуюся возможности получения и отправки телеграмм на станциях Кайдаловской линии. Дело в том, что, несмотря на отсутствие в то

<sup>49</sup> ГА ИО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 114. Л. 14–14 об.

<sup>50</sup> Там же. Л. 26.

<sup>51</sup> Там же. Ф. 198. Оп. 1. Д. 107. Л. 14.

<sup>52</sup> ГА ЗК. Ф. 293. Оп. 1. Д. 61. Л. 54 об.

<sup>53</sup> РГИА. Ф. 1289. Оп. 7. Д. 356. Л. 1.

время приема и отправления частных телеграмм на станциях дороги, читинские корреспонденты получали телеграммы с этих станций посредством железнодорожного телеграфа<sup>54</sup>. Прием частных телеграмм со станций Кайдаловской ветви производился не только в Чите, но и в Нерчинске<sup>55</sup>. Всё это свидетельствовало о настоятельной необходимости открытия гражданского телеграфа на станциях Кайдаловской ветки железной дороги.

В этих условиях 10 сентября 1901 г. начальник телеграфа Забайкальской железной дороги сообщил начальнику Забайкальского почтово-телеграфного округа, что с 1 ноября 1901 г. планируется открыть официальный прием телеграмм и внутренней корреспонденции на станциях Кайдаловской линии, таких как Адриановка, Бурятская, Могойтуй, Ага, Оловянная, Бырка, Хадобулак, Борзя, Хоронор, Шарасун, Мациевская. Он также просил уведомить его, на каких станциях потребуются ветви для соединения с правительственным телеграфом<sup>56</sup>. Начальник Забайкальского почтово-телеграфного округа, в свою очередь, доложил Главному управлению почт и телеграфов, что в связи с отсутствием правительственного телеграфа вдоль Кайдаловской линии переприемным пунктом может быть только Кайдаловская почтово-телеграфная контора<sup>57</sup>. 25 октября 1901 г. Главное управление почт и телеграфов сообщило начальнику Забайкальского почтово-телеграфного округа, что министр внутренних дел разрешил устройство соединительной телеграфной ветви между Кайдаловской почтово-телеграфной конторой и «местной станцией Кайдаловской ветви»<sup>58</sup>. 18 декабря 1901 г. начальник Забайкальского почтово-телеграфного округа получил информацию от Службы телеграфа Забайкальской железной дороги, что соединительная ветвь была устроена между Кайдаловской почтово-телеграфной конторой и ст. Адриановка. Служба телеграфа дала распоряжение начать обмен сообщениями по соединительной ветви в 12 часов ночи 1 января 1902 г. Все депеши со станций от Маньчжурии до Адриановки, предназначенные для правительственного телеграфа, должны были направляться на ст. Адриановка для дальнейшей передачи до Кайдаловской почтово-телеграфной конторы<sup>59</sup>.

1 января 1902 г., согласно телеграмме Кайдаловской почтово-телеграфной конторы начальнику Забайкальского почтово-теле-

---

<sup>54</sup> ГА ЗК. Ф. 293. Оп. 1. Д. 61. Л. 1–2.

<sup>55</sup> Там же. Л. 9–10 об.

<sup>56</sup> Там же. Л. 12–12 об.

<sup>57</sup> Там же. Л. 13–14.

<sup>58</sup> Там же. Л. 37–37 об.

<sup>59</sup> Там же. Л. 42–42 об.

графного округа, обмен правительственного телеграфа со станциями Кайдаловской линии был открыт официально, после чего окончательно была устроена система гражданских телеграфных сообщений на поселках вдоль Кайдаловской линии посредством телеграфа<sup>60</sup>.

Подводя итог, стоит сказать, что формирование почтово-телеграфной системы вдоль Кайдаловской ветки Забайкальской железной дороги представляло собой сложный и в целом довольно длительный процесс, растянувшийся на долгие годы. Огромную роль в установлении и развитии этой системы играло правительство и Министерство путей сообщения, непосредственно заинтересованные в развитии средств связи в отдаленном и малонаселенном регионе. При этом с развитием и заселением поселков вдоль железнодорожной линии с инициативой строительства почт и телеграфов всё чаще выступало и местное население, оказывавшее поддержку правительству в материальном и хозяйственном плане. В целом, одним из главных препятствий для открытия новых почтовых отделений на станциях Кайдаловской линии Забайкальской железной дороги стало отсутствие достаточного финансирования, поскольку обустройство и содержание почтово-телеграфных отделений требовало нередко весьма серьезных затрат. В результате почтово-телеграфные отделения открывались в первую очередь там, где в них видели острую необходимость в военном плане или в деле железнодорожного строительства.

## References

Bazilevich K.V. *Pochta v Rossii v XIX v.* [Postal Service in Russia in the 19th Century]. Moscow: Izdatel'stvo NKPT, 1927. 196 p.

Dmitrieva N.V. *Na puti k KVZhD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kaidalovskoy zheleznodorozhnoy vetvi* [On the Way to the Chinese Eastern Railway: The Financial Component of the History of the Construction of the Kaidalovskaya Railway Line] // *Novejshaya istoriya Rossii*. 2023. Vol. 13. N 4. P. 861–874.

Khodyakov M.V., Zhao Zhiqing. *Stroitel'stvo tserkvey v Zabaykale i Kitaysko-Vostochnaya zheleznaya doroga: Kaidalovskaya vetv' na rubezhe XIX–XX vekov* [Construction of Churches in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: The Kaidalovskaya Line at the Turn of the 19th and 20th Centuries] // *Bulletin of NSU. Series "Istoriya, filologiya"*. 2023. Vol. 22. N 8. P. 100–111.

Matafonova O.I., Nikonchuk A. *Stantsiya Olovyannaya: vzglyad v proshloye (ocherk po sledam shkol'nogo proekta)* [Olovyannaya Station: A Look into the Past (An Essay Following a School Project)]. Chita: IRO Zabaykalskogo Kraia, 2022. 154 p.

Sanzhiyeva T.E. *Pochtovaya svyaz' Zabaykal'ya v kontse XIX — nachale XX veka* [Postal Communication in Transbaikalia in the Late 19th and Early 20th Centuries] //

---

<sup>60</sup> Там же. Л. 45.

*Irkutsk Historical and Economic Yearbook*. Irkutsk: Izdatel'stvo Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta, 2016. P. 182–188.

Shperk F. *Rossiya Dal'nego Vostoka* [Russia of the Far East]. Saint Petersburg: Tipografiya Imperatorskoy akademii nauk, 1885. 503 p.

Vedmid' A. *Cherez stepi Daurii (K 100-letiyu vvoda v postoyannuyu ekspluatatsiyu Kaidalovskoy vetvi Zabaykalskoy zheleznoy dorogi)* [Through the Steppes of Dauria (On the 100th Anniversary of the Introduction of the Kaidalovskaya Line of the Transbaikal Railway into Permanent Operation)]. Chita: Zabtrans, 2001. 54 p.

Vigilev A.N. *Istoriya otechestvennoy pochty* [History of the National Postal Service]. Moscow: Radio i Svyaz', 1990. 312 p.

Vysokov M.S. *Istoriya pochty, telegrafa i radio na Dal'nem Vostoke Rossii (40-e gg. XVII — nachalo XX v.)* [History of Postal Service, Telegraph, and Radio in the Russian Far East (1640s — Early 20th Century)]. Yuzhno-Sakhalinsk: Izdatel'stvo SakhGU, 2004. 120 p.

Vysokov M.S. *Rossiyskaya imperiya na putyakh modernizatsii: zarozhdeniye i razvitiye elektrosvyazi v XIX — nachale XX vv.: dissertatsiya ... doktora istoricheskikh nauk* [The Russian Empire on the Path of Modernization: The Emergence and Development of Electrical Communication in the 19th and Early 20th Centuries: Doctor in History Dissertation]. Saint Petersburg: RGPU imeni A.I. Herzena, 2004. 468 p.

Поступила в редакцию  
25 мая 2023 г.