

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2022. 17(2): 834-843  
 DOI: 10.13187/bg.2022.2.834

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## The History of the Construction of Railways in Siberia and the Steppe (Kazakh) Region: the Contribution of the Merchants to the Development of the Railway Line in the late XIX – early XX centuries

Ainur Zh. Gabdulina <sup>a, \*</sup>, Aigerim Zh. Turkhanova <sup>b</sup>, Lyazzat T. Kurmanbayeva <sup>c</sup>, Zhanat R. Abisheva <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Saken Seifullin Kazakh Agrotechnical University, Nur-Sultan, Republic of Kazakhstan

<sup>b</sup> L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Republic of Kazakhstan

<sup>c</sup> Academy of Logistics and Transport, Nur-Sultan, Republic of Kazakhstan

### Abstract

In the second half of the XIXth century, the socio-economic, cultural processes reorganization Russian began but the war with Turkey suspended this modernization.

Transformations began to enter an active phase by the end of this century, when tsarist Russia began to actively work to overcome the socio-economic and technical backwardness of the country.

One of the key factors in the development of trade and industry was the construction of railways and the connection of the east of the country with the west, the southern territories with the northern part, that is, this involved the opening of peripheral regions through railways to the central part of the state.

The Russian Empire was considered an agrarian country, despite the increase in various types of transport, the expansion of territories it still remained a predominantly agrarian empire.

However, by the end of the XIXth century, the State Program was created, which contributed to the accelerated expansion of industrial development at the expense of territories with rich minerals including the territory of Kazakhstan. Such a political and economic course made it possible for Russia to free itself from dependence on industrial imports and at the same time gave impetus to the economic development of the country.

This research considers the history of the construction of railways in Siberia, Kazakhstan in which the industrial and merchant nobility of Siberia, Kazakh landsmainly played, using the example of public personalities Pleshcheevs, A. Moskvina and others.

**Keywords:** history, railway line, railroad, merchant class, industry, Kazakh region, outskirts of the Russian Empire.

### 1. Введение

Ключевые направления политики Российской империи в конце XIX – начале XX вв. были направлены на модернизацию трансформационных процессов, вызванных промышленным подъемом в мире. Железные дороги были основой освоения окраин Российской империи, в том числе среднеазиатских территорий.

С 1880 года вплоть до революции 1917 г. в России было проложено более 75 тыс. км железнодорожных путей, что дало возможность повысить уровень жизни населения. Помимо этого, перевозки продуктов обрабатывающей промышленности: нефти, руды, металла, хлеба, угля, леса и т.д. – способствовали расширению торгово-экономических связей, научно-технических открытий, культурному обмену, расширению идейно-политических взглядов, формированию интеллигенции на различных окраинах империи.

\* Corresponding author

E-mail addresses: [ainur2005@mail.ru](mailto:ainur2005@mail.ru) (A.Zh. Gabdulina)

## 2. Материалы и методы

В исследовании были использованы разные источники, в том числе из Архива г. Алматы, Семей, также материалы историко-краеведческого музея Восточно-Казахстанской области, где содержится много документов Семипалатинского подотдела Русского географического общества, а также различные подведомственные отчеты, записки. Кроме того, были привлечены и материалы дореволюционной периодической печати («Семипалатинские областные ведомости», «Семипалатинский листок» и «Сибирская жизнь»).

Важное значение в работе принадлежит различным методам исследования – аналитическому, логическому, историко-ретроспективному, которые часто используются не только в исторической науке, но и являются междисциплинарными. В данном случае эти методы были применены в изучении причин необходимости развития железнодорожных путей в отдаленных регионах Российской империи и исторических событий, сыгравших важную роль в этом. Методы системно-структурного анализа и историко-сравнительный – дали возможность рассмотреть, как местное купечество смогло внести свой вклад в развитие зарождающейся системы железнодорожных путей и сыграть важную роль в исторических событиях Степного края и Сибири.

## 3. Обсуждение

История купечества Степного края и Сибири развивалась в процессе геополитического расширения Российской империи в начале XIX века и была связана с политикой активной колонизации Казахского ханства. Не секрет, что территория Степного края являлась не только связующим звеном, но и промежуточной территорией для решения вопросов развития экономических отношений. Так, Китай; активного использования и давления на военно-политические рычаги административно-территориального расширения в Средней Азии и т.д. Вместе с тем Россия находилась в активной стадии промышленной трансформации страны и превращения ее из аграрного государства в индустриальное общество, коим на тот период не являлась, но активно пыталась это положение изменить.

Купечество в данной связи, являясь, несомненно, активной движущей силой капиталистических отношений, в то же время имело немалое влияние на различные государственные, социальные, политические решения царской администрации.

История становления купечества и ее развитие не раз привлекала интерес со стороны ученых. Наиболее подробно эта проблема была изучена в трудах казахстанских исследователей, таких как Ж.К. Касымбаев (Касымбаев, 1990), Е.Б. Бекмаханов (Бекмаханов, 1957), Г.М. Ахметова (Ахметова, 2003), Т.Ж. Шоинбаев (Шоинбаев, 1982), В.Н. Кашляк (Кашляк, 2013), Ю.В. Кочерыжкина (Кочерыжкина, 2012), М.К. Каримов и др. (Каримов и др., 2016). Среди российских ученых наиболее известны А.В. Андриянов, являвшийся путешественником, этнографом (Андриянов, 1912); Т.К. Щеглова (Щеглова, 2002), освещавшая в своих работах развитие и виды ярмарочной торговли, с появлением которой начало формироваться буржуазное сословие. Кроме того, исторической науке известны исследования по купеческой деятельности в Сибири Ю.М. Гончарова (Гончаров, 1999), В.А. Скубневского (Скубневский и др., 2001), А.В. Старцева (Старцев, Гончаров, 1999), Г.Х. Рабиновича (Рабинович, 1975), изучавшего проблемы купеческой буржуазии в городах Тобольской губернии в конце XIX – начале XX вв.

## 4. Результаты

В архивных материалах о благотворительной деятельности купечества красной линией проходит тема проведения первой железной дороги в Сибири. Это стало исторически важным событием – строительство железнодорожной магистрали, проходившей впервые через Сибирь и территорию Казахстана.

В середине XIX в. граф Муравьев-Амурский, генерал-губернатор Восточной Сибири, предложил проект строительства железнодорожного пути от Дальнего Востока, между Амуром и заливом де-Кастри (с 1952 г. – залив Чихачева), к Сибири с соединением территории Степного края и выходом в Среднюю Азию, чтобы соединить дальние регионы Российской империи с центральной частью. Однако его и другие подобные предложения были отклонены. В силу сложной внешнеполитической ситуации в то время, да и остро социально-экономического, земельного вопроса такие предложения в большей части отклонялись. Несмотря на тяжелые социально-экономические условия жизни подавляющего большинства населения Российской империи, в конце XIX – начале XX века после проведенных финансово-денежных реформ на основе золотого стандарта Российская империя была на лидирующих позициях среди развитых стран, что связано было с выходом промышленной продукции на мировой рынок.

Во второй половине XIX века царское правительство периодически выдвигало различные идеи и предложения по продвижению железнодорожного транспорта в глубь окраин, кроме того, не оставалась в стороне промышленно-купеческая элита, для которой это было весьма важным шагом, обеспечивавшим расширение сфер торговли со всеми регионами государства. В связи с этим

одним из решений правительства было соединение Западной Сибири и Степного края с выходом к границам европейской части империи.

В 1850-х гг. условия экономической жизни Сибири еще не требовали железных дорог с настоятельной необходимостью, но постепенно назревали. После отклонения этого вопроса проблема сооружения рельсового пути через Сибирь, Степной край, Среднюю Азию и дальше на Восток встанет спустя 30 лет.

Из многих грандиозных идей прокладывания путей через всю Сибирь выиграл проект второй половины XIX века, который должен был соединить по плану европейскую часть Российской империи с Западной Сибирью и охватить Степной край, Среднюю Азию, став одной из крупнейших сетей железнодорожных магистралей России того времени.

Такое соединение выдвигалось не столько в интересах экономического развития Сибири, сколько для поднятия производительных сил районов европейской части России, главным образом Урала. К несчастью, возникшая в конце 1870-х гг. война с Турцией, потребовавшая крайнего напряжения и государственных финансов, задержала осуществление Уральской железной дороги.

Только в 1880-х гг. с некоторым улучшением финансового положения оказалось возможным приступить к сооружению линии Екатеринбург–Тюмень, которая связывала бассейны крупных рек европейской части – Камы и сибирской Оби. Дорога Екатеринбург–Тюмень, построенная на средства государственной казны в 1883 году и открытая для движения в декабре 1885 года, конечным своим участком вступила в пределы Тобольской губернии и явилась, таким образом, первым рельсовым путем в Сибири ([Азиатская Россия, 1914, 1914: 513](#)).

Практически одновременно с проведением Екатеринбург–Тюменской линии правительство, решив действовать уже полномасштабно, поставило вопрос о сибирской транзитной железной дороге. В 1885 году было принято решение о соединении путей будущей Сибирской магистрали с европейской железной сетью от Самары до Уфы, и в 1890 году она была проложена от Уфы до Златоуста.

Как раз в это время, когда по всей Сибири шло движение в поддержку строительства железных дорог в Сибири, 13 июля 1884 года Тобольская городская дума пригласила своих коллег из Семипалатинска для участия в общем ходатайстве о постройке линии через эти города ([ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 22. Л. 59](#)).

С окончанием постройки Западно-Сибирской железной дороги от Челябинска до Иркутска в 1898 году возник проект соединения среднеазиатских владений с Сибирской железной дорогой – от Ташкента, через Верный и Семипалатинск, с выходом на Сибирскую железную дорогу в г. Томске.

С этой целью началось массированное изучение Семипалатинского края. В марте 1898 года через Семипалатинск проехал инженер Михайловский, «...путешествующий по окраинам империи, он искал возможность проведения железных дорог между станцией Томской и Ташкентом. Линию эту, соединяющую Закаспийскую железную дорогу с Великим Сибирским рельсовым путем, предполагалось направить из Томска в Барнаул, Семипалатинск, Верный и Ташкент. Кроме того, существует проект постройки отдельной соединительной ветви Семипалатинск–Петропавловск или же Омск–Семипалатинск, причем в последнем случае железный путь пройдет параллельно линии р. Иртыш...» ([Семипалатинские областные..., 1898. № 19](#)).

11 июня того же года Семипалатинск специально посетила Особая комиссия, возглавляемая министром путей и сообщения князем М.И. Хилковым, который прибыл из Ташкента.

Встреча его была организована с большими почестями: «...Начальник области специально выезжал встречать Его Сиятельство на Аркатский Пикет по Семипалатинско-Сергиопольскому почтовому тракту. В Семипалатинской Заречной Слободке, куда господин Министр прибыл в 10 ч. утра, им была осмотрена киргизская миссия. Затем около 12 часов Его Сиятельство на пароходе «Зайсан» переправился через Иртыш и высадился на городской пристани. Министра сопровождали начальник области, вице-губернатор, представители Семипалатинской Казачьей станицы, также чиновник особых поручений 5-го класса М.А. Корольков, помощник управляющего Земским отделом Б.Е. Иваницкий, горный инженер Олсуфьев и состоящий при министре советник Г. Княжевич. Кроме того, на встречу с министром прибыли в Семипалатинск Управляющий округом путей и сообщения барон Аминов, начальник Коммерческого отдела Сибирской железной дороги Лазарев. Министр после встреч, сделав визиты в дом вице-губернатора и городскому Главе, отбыл из Семипалатинска на пароходе «Зайсан» по направлению в Тюмень...» ([Алтайская железная..., 1898. № 24](#)).

Основная цель визита заключалась в выяснении тех задач, «...которые предстоит решить в ближайшем будущем ведомству Путей и Сообщения в Азиатской России..., необходимость соединения Великой Сибирской дороги рельсовым путем с Средне-Азиатскою дорогой...» ([Семипалатинские областные..., 1898. № 22](#)).

Во время пребывания министра в Семипалатинске было обращено внимание также на развитие пароходства в верхней части Иртыша и необходимость проведения железной дороги через Семипалатинск от Ташкента до Томска. Местная администрация сумела убедить министра в необходимости воплощения этих идей в реальность.

15 июля 1898 г. во Всеподданейшем докладе царю министр путей и сообщения князь М.И. Хилков убежденно высказал свои соображения: «...Наиболее выгодным направлением проектируемой соединительной линии, признавалось впервые названное им «Алтайское направление»; от Ташкента на Верный, Семипалатинск, Барнаул к Томской ветви Великой Сибирской магистрали, или же от Семипалатинска на Бийск, Кузнецк до Мариинска, расположенного на Великой Сибирской магистрали...». После приезда министра и высказанных соображений в регион часто приезжали различные инженерные комиссии, геологические экспедиции, изучавшие целесообразность постройки проектированной дороги.

23 марта 1899 года в Семипалатинск прибывает инженер Л.И. Югович, который 26 марта в помещении городской Управы собрал местное купечество «...для выяснения вопроса, сколько груза может дать железной дороге Ташкент–Верный–Семипалатинск–Барнаул–Кривошеково...». На собрании присутствовал военный губернатор области Карпов и вице-губернатор. Дополнительно были приглашены специалисты Рутовский, начальник таможенного округа, Познер – лесной ревизор и др.

Кроме самой магистрали, был рассмотрен вопрос о месте строительства моста через Иртыш: «...Если дорога пойдет через Семипалатинск, то наиболее удобным местом, по осмотру Юговича, для проведения моста через Иртыш оказалась линия от пристани Злоказова в Заречной Слободе через Тихомировский и Водочный (Додочная станция) острова к местности, занятой лагерем. Вокзал тогда будет построен на городской земле, за ипподромом...» (Семипалатинские областные..., 1899. № 13-14).

С первых дней предложение проведения железнодорожного полотна поддержали купцы П.Ф. Плещеев, А. Москвин и другие: они начинают активно работать над созданием «Товарищества Верхне-Иртышского пароходства и торговли», чтобы соединить торговые пути между Европой, Азией и Китаем именно через Семипалатинск, Сибирь и дальше в Европу. Тем более что П.Ф. Плещеев в это время являлся гласным городской думы, а также председателем Совета учредителей (в современной трактовке – занимал должность председателя «Акционерного общества Семипалатинск-Томской ж/д»), проект Устава которого был выработан весной 1900 года в Петербурге.

«...По проекту Устава основной капитал акционерного общества образуется через выпуск негарантированных Правительством акций на 11 млн руб. и облигаций на сумму не свыше 22 млн руб. Общество должно открыть движение по дороге не позже 6 лет. Длина проектируемой дороги 750–800 верст...» (Семипалатинские областные..., 1900. № 17, 29 апреля).

Уже 21 августа 1900 года городскому главе было поручено обратиться с телеграммой к министру путей и сообщения с просьбой о проведении Ташкентской железной дороги через Семипалатинск (ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 38. Л. 79).

В 1901 году инженер Югович отправил ходатайство о разрешении ему построить на частные средства железную дорогу от одной станции Сибирской железной дороги, в районе Кузнецкого округа через Барнаул–Семипалатинск–Верный до Ташкента (ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 38. Л. 79). Далее, в 1904 году, Воскресенским горнопромышленным обществом было направлено ходатайство о предоставлении ему концессии на постройку железной дороги Омск–Семипалатинск (Сибирская..., 1904, № 52).

В краеведческом музее города Семей в вырезках газеты «Сибирская жизнь» за 1906 год сохранились сведения о том, что в Семипалатинске работала Комиссия министра путей и сообщения князя М.И. Хилкова для изыскания как технических, так и экономических условий по постройке железнодорожной линии Семипалатинск–Оренбург (Сибирская..., 1906, № 4).

В 1906–1907 гг. царским правительством были произведены технические и экономические обследования:

- от Ташкентской железной дороги в города Верный, Семипалатинск, Барнаул с выходом на Сибирскую ж/д на ст. Итат или Ново-Николаевка;
- от Барнаула на Юргу в Павлодар;
- от Уральска через Оренбург, Орск в Акмолинск и от Уральска в Илецк;
- от Актюбинска через Тургай и Акмолинск в Семипалатинск, от Верного в Семипалатинск.

В 1906 году Особая межведомственная комиссия обследовала в экономическом отношении район от ст. Поломошной Сибирской железной дороги через Семипалатинск, Верный до Ташкента, а инженерами Будаговым и Глезером были произведены поиски линий в районе Уральск–Актюбинск–Тургай–Акмолинск–Семипалатинск (Записка о Торгово-экономическом..., 1912).

В том же году Министерство путей и сообщения предложило Геологическому имперскому комитету организовать топографические исследования при рекогносцировке местности, по которой предположено соединение Сибирской железной дороги и Оренбург-Ташкентской, следуя от Ташкента через Верный в Семипалатинск–Барнаул и далее на ст. Поломошную и Итат на Сибирской железной дороге (Известия Геологического Комитета, 1907: 97). Для геологических и горнотехнических исследований строительства железных дорог Ташкент–Верный–Семипалатинск царским правительством было выделено 20 тыс. руб. (Краткий Отчет..., 1907: 38).

В это же время горный инженер Александр Карлович Мейстер в качестве геолога-сотрудника производил маршрутные топографические, геологические исследования в районе среднего участка

проектируемой Туркестано-Сибирской железнодорожной магистрали между Семипалатинском и Верным (*Известия Геологического..., 1907. № 1-2*).

Горный инженер А.Н. Рябинин производил исследования на пространстве между линией Сибирской железной дороги и Семипалатинском. Поиски велись по направлениям: 1. Барнаул–ст. Поломошная (Сибирская ж\д). 2. Барнаул–Итат (Сибирская ж\д). 3. Барнаул–Семипалатинск (*Известия Геологического..., 1907. № 1-2*).

В азиатской стороне империи за счет казны в 1906 году были предприняты обширные исследования возможных путей железнодорожных линий: 1. Семипалатинск–ст. Поломошная Сибирской ж\д. 2. Уральск–Оренбург–Орск–Атбасар–Акмолинск. 3. Актюбинск–Тургай–Акмолинск–Семипалатинск. 4. Ташкент–Верный–Семипалатинск (*Семипалатинский..., 1906. №62*).

Летом 14 июля 1906 года Павлодарскому 1-й гильдии купцу А.И. Дерову было разрешено произвести поиски ширококолейной железной дороги Павлодар–Семипалатинск по правому берегу р. Иртыш (*Семипалатинский..., 1906. № 66*). В это время в Семипалатинске находился инженер путей и сообщения, надворный советник Струве, прибывший из Санкт-Петербурга (*Семипалатинский..., 1906. № 78*). Уже в августе 1906 года начальником геологических исследований Актюбинско-Семипалатинской железной дороги инженером Глезером была одобрена техническая сторона экспедиции под руководством инженера Рыжова, переход через р. Иртыш у самого г. Семипалатинска, близ переправы. Тогда же городская дума собрала внеочередное собрание по вопросу об отчуждении городской земли под полотно и станцию железной дороги Актюбинск–Семипалатинск.

В газете «Семипалатинский листок» было отмечено положительное рассмотрение намеченного горным инженером Глезером пути этой дороги через Иртыш (*Семипалатинский..., 1906. № 63*).

Городская дума подписала все предложения Глезера со следующим содержанием: «...Городская Дума, находя крайне необходимым в интересах развития края проведение железной дороги именно через Семипалатинск, постановила:

1. «...Уступить бесплатно в черте города под проектируемое полотно железной дороги, на указанной в плане местности участок шириной в 8291 кв. саж. и на городском выгоне под полотно участок шириной 20 м., до вокзала и под станцию около ипподрома 50 дес.; на условии, что вокзал будет устроен на правом берегу р. Иртыш на отведенном городском месте и отчуждении частновладельческих усадеб, расположенных на линии ж\д...

2. Переход через р. Иртыш, указанного в генплане, Городская Дума, признавая вполне подходящим, выражает полное согласие на проектируемое по плану направление места и линии ж\д в черте города.

3. Намеченные три пути путепровода удобными, Городская Дума находит, однако, необходимым устроить еще два путепровода между кварталами за №№ 217, 218, 232, 233.

4. Расположение отдельной второстепенной станции на левом берегу р. Иртыш за Слободкой для надобности киргизской степи и товарной ветки до шерстомоек по тому же берегу признается вполне желательным и отвечающим интересам города и края.

5. Уполномочить Городского Главу и членов Управы подписать план и направление ж\д линии и перехода через р. Иртыш» (*Семипалатинский..., 1906. № 75*).

18 апреля 1906 г. Прокопий Плещеев избирается городским главой и вместе с купеческой знатью принимается отстаивать постройку железнодорожных линий, так как намеченный доклад межведомственной комиссии инженера Струве, исследовавшей местности между Туркестаном и Сибирской дорогой для проектирования пути, планировался на январь 1907 года в Петербурге. Именно благодаря купечеству Сибири и Степного края, которое направляло ходатайства в Петербург о необходимости проведения Туркестано-Сибирской железной дороги не через Усть-Каменогорск, а через Семипалатинск, было удовлетворено царским правительством.

Русское правительство выдвинуло вопрос для обсуждения среди купечества Сибири о плане железнодорожной магистрали через Сибирь в Семиречье и Среднюю Азию. Этот вопрос очень бурно обсуждался, и к 1909 г. более десяти различных организаций ходатайствовали об инвестировании прокладки дорог через территории Алтая, Семиречья, южной части Сибири, Уральска и до Семипалатинска.

Известен факт, что председатель Совета министров, статс-секретарь П.А. Столыпин лично отправился в рабочую поездку по Сибири и смог сам убедиться, что сеть новых магистралей в регионах решила бы важные задачи государства. Тем более что Россия в это время переживала промышленный кризис, часто состояла в военном положении, экономика была в зависимости от иностранного капитала и т.д. В связи с этим правительство приняло решение форсировать финансово-экономическое, а прежде всего промышленное развитие страны, от которого зависела не только военная оснащенность империи, но и в целом рынок экспорта и импорта... (*Кашляк, 2013: 215*). А для этого нужно было соединить окраины с центральными частями империи, что давало не только юридический, но уже фактический контроль всех отдаленных регионов империи. Подготовительные планы строительства дорог были завершены, быстрыми темпами был проработан

план железнодорожной сети на окраинах, приспособленный к окончательному пункту претворения полной колонизации азиатских территорий.

Так, в 1909 г. Межведомственная комиссия одобрила научную экспедицию для исследования новой железнодорожной линии по территории Степного края через Сибирь: Царицын–Орск–Атбасар–Акмолинск–Семипалатинск, протяженностью около 25 тыс. верст ([Сибирская..., 1909: 224](#)).

29–31 августа 1909 г. в Томске состоялось совещание по вопросам о железнодорожном строительстве в Томской области, на котором от Семипалатинска присутствовали купцы во главе с городским главой П. Плещеевым. Купцы были заинтересованы в проведении не только железнодорожных линий, но и транспортного сообщения по р. Иртыш.

В это время активно шла их работа по созданию «Русско-Китайского общества пароходства и торговли» для налаживания торговых отношений между Россией и Китаем, и они были непосредственно заинтересованы в улучшении судоходства по Иртышу. В результате была принята резолюция: «...Исходным пунктом главного участка Туркестанской железной дороги по всем наличным ходатайствам избирается г. Семипалатинск...» ([Сибирская..., 1909. № 189-194](#)).

И уже с 20 октября 1909 года в Санкт-Петербурге на Особой комиссии с участием представителей купечества Степного края совместно с сибирскими депутатами обсуждался вопрос о проведении новых железнодорожных линий в Южной, Юго-Западной Сибири и в Алтайском округе. На заседании Особой комиссии присутствовавшие глава города купец 2-й гильдии П. Плещеев, А. Москвин провели плодотворную работу среди московского и петербургского купечества и промышленников, где убеждали их в необходимости расширения путей в Китай и обратно через Семипалатинск в Сибирь и в центральные части империи.

Здесь так же, как и в Томске, большинство ораторов высказалось, «...непременно включить в рельсовый путь г. Семипалатинск как промышленный и стратегический центр...» ([Сибирские..., 1909. № 254](#)).

7 ноября 1909 г. спорный вопрос о строительстве Семипалатинско-Уральской железной дороги был рассмотрен у председателя Совета министров П.А. Столыпина ([Сибирская жизнь, 1909, № 254](#)).

В 1911 г. правительством окончательно был разрешен вопрос о сооружении на частные средства железнодорожной линии, прорезывающей Алтайский округ от Ново-Николаевска в Семипалатинск, затем последовало утверждение и в отношении других железных дорог в Сибири.

В это же время Совет министров принимает решение о сооружении Южно-Сибирской магистрали средствами казны в общем направлении от южной границы Алтайской области, Семипалатинска в обход Уральского хребта с юга, с примыканием ее к Великому Сибирскому пути и к западной части Ташкентской железной дороги в пунктах, которые определяются как наиболее выгодные в районах поисков природных ресурсов. При этом министру путей и сообщения было поручено произвести исследования, необходимые для составления окончательного проекта и определения строительной стоимости указанной дороги.

4 июня 1911 года постановления Совета министров были утверждены царским указом. В течение 1910–1912 гг. были разрешены к строительству три подъездных линии к Сибирской дороге в Алтае: 1. Ново-Николаевск–Барнаул–Семипалатинск с веткой в Бийск. 2. Юрга–Кольчугино. 3. Татарск–Славгород.

Первая дорога предполагалась в качестве головного участка Туркестано-Сибирской железной дороги еще в 1900-х гг. ([Азиатская Россия, 1914: 551-552, 554, 557](#)). 30 января 1912 г. при Семипалатинском биржевом комитете была образована Особая комиссия для обсуждения и проведения Южно-Сибирской и Алтайской железных дорог ([Записка о торгово-экономическом..., 1912](#)). А 28 мая того же года был принят указ «Об отчуждении земли для сооружения широколинейной железнодорожной линии общего пользования от станции Новониколаевск Сибирской железной дороги до г.Семипалатинск ([Семипалатинские областные..., 1912. № 30](#)).

1 июня 1913 г. была совершена торжественная закладка Алтайской железной дороги, по этому случаю Степной генерал-губернатор, генерал от кавалерии Шмидт направил Николаю II телеграмму: «Царское Село.

Его Императорскому Величеству Государю Императору!

Сегодня совершена торжественная закладка Алтайской железной дороги, долженствующей соединить пограничную Семипалатинскую область с Великим Сибирским путем... Степной генерал-губернатор, Генерал от Кавалерии – Шмидт». На следующей день Николай II горячо поблагодарил Степного генерал-губернатора ответной депешей ([Семипалатинские областные..., 1913, № 24](#)).

23 августа городская дума окончательно определила место под строительство вокзала ([ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 16](#)). Ровно через полгода было открыто «...товарное движение от Семипалатинска на 90 верст по Алтайской железной дороге, а губернатор области Александр Николаевич Тройницкий в этот же день рапортовал Николаю II: «...Сегодня благодаря энергичной работе строителей открыто товарное движение...» ([Семипалатинские областные..., 1913, № 47](#)).

Еще в начале строительства линии Новониколаевск–Семипалатинск уполномоченным в Санкт-Петербурге Дудин-Марцинкевичем было отправлено ходатайство перед концессионерами предполагаемой к сооружению Южно-Сибирской магистрали о приспособлении проектируемого

железнодорожного моста через р. Иртыш к гужевому и пешеходному движению (ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 16. Л. 29).

Возведение постоянного моста через р. Иртыш было давней необходимостью, так как имеющаяся переправа посредством «парома-самолета» уже не устраивала жителей, а предлагаемые проекты устройства моста не утверждались Степным генерал-губернатором, поэтому купеческое сословие отправляло ходатайства П. Плещееву как городскому главе и в городскую думу о строительстве нового железнодорожного моста, который можно было использовать и по прямому назначению, и для проезда гужевого транспорта, и для пешеходного движения.

5 февраля 1914 г. городская дума отправила заявление Министерству путей и сообщения и Министерству финансов «О внесении в Устав Общества по постройке Южно-Сибирской магистрали обязательство для концессионеров о приспособлении железнодорожного моста к гужевому и пешеходному движению, как это сделали для Алтайской железной дороги в отношении моста через Обь» (ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 54. Л. 29).

20 июля того же года устав Общества Южно-Сибирской железной дороги был утвержден, и оно приняло на себя обязательство приспособить этот мост «...для перехода и переезда по полотну дороги в свободное от железнодорожного движения время. При условии ассигнования Семипалатинской городской управой 200 тыс. руб. и предоставления Обществу безвозмездно под устройство железной дороги 50 десятин земли в черте города Общество принимает на себя обязательство соорудить отдельную для гужевого движения часть моста».

Для решения данного вопроса в конце 1914 года в Петербург был отправлен городской глава П. Плещеев. 3 декабря на экстренном заседании Думы было принято постановление: «...Ассигновать 200 тыс. руб. и предоставить безвозмездно 50 десятин городских земель. В случае, если в течение 8 лет Обществом Южно-Сибирской железной дороги не будет начата постройка моста с отдельной проезжей частью для гужевого движения, то принять на себя обязательство осуществить твердую переправу через р. Иртыш по выработанному городом проекту, на устройство которой уже разрешен заем в 236 тыс. руб., от реализации которого город временно воздержался лишь ввиду состоявшегося решения о постройке моста Южно-Сибирской железной дорогой» (ЦГА РК. Ф. 434. Оп. 1. Д. 16. Л. 390-391).

В 1914 г. была построена железная дорога до г. Семипалатинска и начал застраиваться район города «Привокзальные выселки».

К 1915 г. на участке Барнаул–Семипалатинск началось регулярное движение пассажирских и товарных поездов. К 1916 г. был проложен рельсовый путь Семипалатинск–Локоть. В это же время получена телеграмма из Петрограда о постройке железной дороги через г. Семипалатинск. «...В комиссии Борисова по постройке железной дороги подавляющим большинством голосов приняты следующие первоочередные постройки Южно-Сибирской магистрали: Акмолинск–Павлодар–Славгород и от Акмолинска–Семипалатинск, затем Славгород–Семипалатинск–Верный. Линия Семипалатинск–Буран признана второстепенной...» (Семипалатинский голос, 1916. № 10).

Годы революции, Гражданской войны несколько отодвинули сроки ввода данной железнодорожной магистрали и моста через реку Иртыш у города Семипалатинска, но заслуги купечества (особенно П. Плещеева, А. Москвина) в соединении города с водными и железнодорожными артериями Сибири и всей Российской империи останутся в истории как большой вклад в развитие Степного края и Сибири.

## 5. Заключение

Вторая половина XIX – начало XX вв. – это время, когда Россия начинает активные действия по углублению колонизации Степного края, перестройке и реконструкции окраин, в том числе Сибири. Европа и США разными путями, в том числе через средства информации, активно наблюдают за действиями русского правительства по переустройству границ империи.

Кроме того, это период внедрения переселенческой политики, развития промышленности, судоходства, поэтому железная дорога должна была расширять свои магистрали для превращения Сибири из отсталых краев в состав регионов, где будет выровнено социально-экономическое положение, а весь Степной край окажется под полным не только юридическим, но и геополитическим контролем Российской империи.

Началась активная подготовка преобразования окраин страны, однако царское правительство столкнулось с необходимостью научных исследований, прежде чем железнодорожная магистраль центральной России соединится со всей периферией. Кроме того, регионы столкнулись с трудностями финансирования края, так как разные ведомства по всему государству стремились вытянуть как можно больше средств себе, при этом царское правительство в 1894 году, ужесточив нормативы финансирования, давало средства только на самые необходимые нужды. Торговое, промышленное купечество вело переговоры и неустанно посылало в Петербург прошения для обустройства окраин, аргументируя это развитием промышленности, торговли, в том числе с Китаем, и в целом усилением процесса колонизации Азиатского края.

При утверждении денежных средств и сметы для строительства железных дорог отправлялись научные экспедиции в составе горных инженеров, топографов, гидрографов, которые исследовали и прокладывали чертежи для магистралей. Перед членами экспедиций была поставлена задача: найти возможность соединения линий и связи Сибири через Степной край в Среднюю Азию и Китай, а также открытия европейских регионов России для азиатской части империи.

Результатом осуществления данного проекта стала реализация прокладки железнодорожной магистрали не без помощи местных купцов-промышленников, которые не только добывались государственных ассигнований на строительство линий, но в то же время сами вкладывали собственные инвестиции. Хотя зачастую они были сами скованы бюрократическими запретами царского правительства, но в то же время именно они оставались опорой официального Петербурга, так как без помощи купцов царскому правительству руководить этим мероприятием было бы затруднительно.

Очевидно, что война с Турцией (1877–1878 гг.), Японией (1904–1905 гг.) и Первая русская революция задержали финансирование по освоению Сибири и Степного края. Однако даже в это время в переселенческих районах экспедиции продолжались и интенсивно продвигалась постройка железных дорог, соединяя Сибирь, Степной край с другой частью страны, благодаря русскому и татарскому купеческому сословию и, несомненно, казахским баям.

Историческое значение строительства Великого Сибирского пути заключается в том, что и Степной край сыграл важную роль в расширении железнодорожной магистрали империи. Царская власть (не без помощи ходатайств и поддержки купеческого сословия Сибири и Степного края), наконец, обратила внимание на периферию и начала активно ее обустривать, что впоследствии дало толчок для создания условий включения этих территорий в торгово-экономические связи со всеми регионами.

### Литература

- [Азиатская Россия, 1914](#) – Азиатская Россия. Том 2. СПб., 1914. С. 513.
- [Алтайская железная..., 1898. № 24](#) – *Алтайская железная дорога*. 1904. № 24.
- [Андрянов, 1912](#) – *Андрянов А.В.* Томская старина // Город Томск. Томск, 1912.
- [Ахметова, 2003](#) – *Ахметова Г.М.* Торговая буржуазия Северо-Восточного Казахстана в конце XIX – начале XX вв.: Дисс. ... канд. ист. наук. Усть-Каменогорск, 2003. 168 с.
- [Бекмаханов, 1957](#) – *Бекмаханов Е.Б.* Присоединение Казахстана к России. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1957. 324 с.
- [Гончаров, 1999](#) – *Гончаров Ю.М.* Купеческая семья второй половины XIX – начала XX в. Москва: Институт этнологии и антропологии РАН, 1999. 244 с.
- [Записка о Торгово-экономическом..., 1912](#) – Записка о Торгово-экономическом положении приграничной к Китаю Семипалатинской области. Семипалатинск, 1912.
- [Известия Геологического..., 1907](#) – Известия Геологического Комитета. СПб., 1907. С. 97-100.
- [Касымбаев, 1990](#) – *Касымбаев Ж.К.* Города Восточного Казахстана в 1861–1917 гг. Алма-Ата: Фрнбрн, 1990. 184 с.
- [Кашляк, 2013](#) – *Кашляк В.Н.* Семипалатинское купечество: Плещеевы. Семей, 2013. 288 с.
- [Кочерыжкина, 2012](#) – *Кочерыжкина Ю.В.* История купечества Приишимья. Усть-Каменогорск, 2012. 220 с.
- [Краткий Отчет..., 1907](#) – Краткий Отчет двадцатипятилетней деятельности Геологического Комитета и Отчет о состоянии и деятельности Геологического Комитета в 1906 году. СПб., 1907. С. 38.
- [Рабинович, 1975](#) – *Рабинович Г.Х.* Источники формирования и состав городской буржуазии Тобольской губернии в конце XIX – начале XX века. Свердловск. 1975. С. 113-117.
- [Семипалатинские областные..., 1898](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1898. № 25.
- [Семипалатинские областные..., 1899](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1899. № 13–14.
- [Семипалатинские областные..., 1900](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1900. № 17. 29 апреля.
- [Семипалатинские областные..., 1907](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1907. № 10. 10 марта.
- [Семипалатинские областные..., 1912](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1912. № 30.
- [Семипалатинские областные..., 1913](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1913. № 24.
- [Семипалатинские областные..., 1913](#) – *Семипалатинские областные ведомости*. 1913. № 47.
- [Семипалатинский листок, 1906](#) – *Семипалатинский листок*. 1906. № 62. 9 августа.
- [Семипалатинский листок, 1906](#) – *Семипалатинский листок*. 1906. № 66.
- [Семипалатинский листок, 1906](#) – *Семипалатинский листок*. 1906. № 78. 29 августа.
- [Семипалатинский листок, 1906](#) – *Семипалатинский листок*. 1906. № 63. 10 августа.
- [Семипалатинский листок, 1906](#) – *Семипалатинский листок*. 1906. № 75. 25 августа.
- [Семипалатинская жизнь, 1906](#) – *Семипалатинская жизнь*. 1906. № 2. 15 декабря.
- [Сибирская жизнь, 1901](#) – *Сибирская жизнь*. 1901, № 19.
- [Сибирская жизнь, 1904](#) – *Сибирская жизнь*. 1904, № 52.
- [Сибирская жизнь, 1906](#) – *Сибирская жизнь*. 1906, № 4.
- [Сибирская жизнь, 1909](#) – *Сибирская жизнь*. 1909, № 224.



- Сибирская жизнь, 1909 – *Сибирская жизнь*. 1909, № 189-194.  
 Сибирская жизнь, 1909 – *Сибирская жизнь*. 1909, № 43.  
 Сибирская жизнь, 1909 – *Сибирская жизнь*. 1909, № 254.  
 Скубневский и др., 1999 – *Скубневский В.А., Старцев А.В., Гончаров Ю.М.* Купечество Алтая второй половины XIX – начала XX в. Барнаул: Изд-во АГУ, 2001. 240 с.  
 Старцев, Гончаров, 1999 – *Старцев А.В., Гончаров Ю.М.* История предпринимательства в Сибири (XVII – начало XX в.). Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 1999. 215 с.  
 Шоинбаев, 1982 – *Шоинбаев Т.Ж.* Добровольное вхождение казахских земель в состав России. Алма-Ата: Казахстан, 1982. 279 с.  
 Щеглова, 2002 – *Щеглова Т.К.* Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX века. Барнаул: Изд-во Барнаульского государственного педагогического университета, 2002. 236 с.  
 ЦГА РК – Центральный государственный архив Республики Казахстан.

## References

- Akhmetova, 2003 – *Akhmetova, G.M.* (2003). Torgovaya burzhuaziya Severo-Vostochnogo Kazakhstana v kontse XIX – nachale XX vv. [The merchant bourgeoisie of North-Eastern Kazakhstan in the late XIX – early XX centuries]: Diss. ... kand. ist. nauk. Ust'-Kamenogorsk, 168 p. [in Russian]  
 Altaiskaya zheleznaya..., 1898, № 24 – *Altaiskaya zheleznaya doroga*. 1904. № 24. [in Russian]  
 Andriyanov, 1912 – *Andrianov, A.B.* (1912). Tomskaya starina [Tomsk antiquity]. Gorod Tomsk. Tomsk. [in Russian]  
 Aziatskaya Rossiya, 1914 – *Aziatskaya Rossiya [Asian Russia]*. Т. 2. SPb., 1914. P. 513. [in Russian]  
 Bekmakhanov, 1957 – *Bekmakhanov, E.B.* (1957). Prisoedinenie Kazakhstana k Rossii [Accession of Kazakhstan to Russia]. М.: Изд-во Akademii nauk SSSR, 324 p. [in Russian]  
 CSA RK – Tsentral'nyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [Central State Archive of the Republic of Kazakhstan].  
 Goncharov, 1999 – *Goncharov, Yu.M.* (1999). Kupecheskaya sem'ya vtoroi poloviny XIX – nachala XX v. [Merchant family of the second half of the 19th – early 20th centuries]. Moskva: Institut etnologii i antropologii RAN, 244 p. [in Russian]  
 Izvestiya Geologicheskogo..., 1907 – *Izvestiya Geologicheskogo Komiteta*. SPb., 1907. Pp. 97-100. [in Russian]  
 Kashlyak, 2013 – *Kashlyak, V.N.* (2013). Semipalatinskoe kupechestvo: Pleshcheevy [Semipalatinsk merchants: Pleshcheevs]. Semei, 288 p. [in Russian]  
 Kasymbaev, 1990 – *Kasymbaev, Zh.K.* (1990). Goroda Vostochnogo Kazakhstana v 1861–1917 gg. [Cities of East Kazakhstan in 1861–1917]. Alma-Ata: Fbrnbnrn, 184 p. [in Russian]  
 Kocheryzhkina, 2012 – *Kocheryzhkina, Yu.V.* (2012). Istoriya kupechestva Priishim'ya [The history of the merchants of Priishimye]. Ust'-Kamenogorsk, 220 p. [in Russian]  
 Kratkii Otchet..., 1907 – *Kratkii Otchet dvadtsatipyatiletnei deyatelnosti Geologicheskogo Komiteta i Otchet o sostoyanii i deyatelnosti Geologicheskogo Komiteta v 1906 godu* [A Brief Report of the twenty-five years of the Geological Committee and a Report on the status and activities of the Geological Committee in 1906]. SPb., 1907. P. 38. [in Russian]  
 Rabinovich, 1975 – *Rabinovich, G.Kh.* (1975). Istochniki formirovaniya i sostav gorodskoi burzhuazii Tobol'skoi gubernii v kontse XIX – nachale XX veka [Sources of formation and composition of the urban bourgeoisie of the Tobolsk province at the end of the 19th – beginning of the 20th century]. Sverdlovsk. Pp. 113-117. [in Russian]  
 Semipalatinskaya zhizn', 1906 – *Semipalatinskaya zhizn'*. 1906. No. 62. August 9th. [in Russian]  
 Semipalatinskaya zhizn', 1906 – *Semipalatinskaya zhizn'*. 1906. No. 66. [in Russian]  
 Semipalatinskaya zhizn', 1906 – *Semipalatinskaya zhizn'*. 1906. No. 78. August 29th. [in Russian]  
 Semipalatinskaya zhizn', 1906 – *Semipalatinskaya zhizn'*. 1906. № 2. 15 dekabrya. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1898 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1898. № 25. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1899 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1899. № 13–14. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1900 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1900. № 17. 29 aprelya. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1907 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1907. № 10. 10 marta. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1912 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1912. № 30. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1913 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1913. № 24. [in Russian]  
 Semipalatinskie oblastnye..., 1913 – *Semipalatinskie oblastnye vedomosti*. 1913. № 47. [in Russian]  
 Semipalatinskii listok, 1906 – *Semipalatinskii listok*. 1906. № 62. 9 avgusta. [in Russian]  
 Semipalatinskii listok, 1906 – *Semipalatinskii listok*. 1906. № 66. [in Russian]

[Shcheglova, 2002](#) – *Shcheglova, T.K.* (2002). Yarmarki Zapadnoi Sibiri i stepnykh oblastei vo vtoroi polovine XIX veka [Fairs of Western Siberia and the Steppe Regions in the second half of the 19th century]. Barnaul: Izd-vo Barnaul'skogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta, 236 p. [in Russian]

[Shoinbaev, 1982](#) – *Shoinbaev, T.Zh.* (1982). Dobrovol'noe vkhozhdenie kazakhskikh zemel' v sostav Rossii [Voluntary entry of Kazakh lands into Russia]. Alma-Ata: Kazakhstan, 279 p. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1901](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1901. № 19. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1904](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1904. № 52. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1906](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1906. № 4. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1909](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1909. № 189-194. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1909](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1909. № 224. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1909](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1909. № 254. [in Russian]

[Sibirskaya zhizn', 1909](#) – *Sibirskaya zhizn'*. 1909. № 43. [in Russian]

[Skubnevskii i dr., 1999](#) – *Skubnevskii, V.A., Startsev, A.V., Goncharov, Yu.M.* (1999). Kupechestvo Altaya vtoroi poloviny XIX – nachala XX v. [Merchants of Altai in the second half of the 19th – early 20th centuries]. Barnaul: Izd-vo AGU, 240 p. [in Russian]

[Startsev, Goncharov, 1999](#) – *Startsev, A.V., Goncharov, Yu.M.* (1999). Istoriya predprinimatel'stva v Sibiri (XVII – nachalo XX v.) [History of entrepreneurship in Siberia (XVII – early XX century)]. Barnaul: Izd-vo Alt. un-ta, 215 p. [in Russian]

[Zapiska o Torgovo-ekonomicheskom..., 1912](#) – Zapiska o Torgovo-ekonomicheskom polozhenii prigranichnoi k Kitayu Semipalatinskoi oblasti [Note on the Trade and Economic Situation of the Semipalatinsk Region bordering China]. Semipalatinsk, 1912. [in Russian]

### **К вопросу о строительстве железных дорог в Сибири и Степном (Казахском) крае: вклад купечества в развитие железнодорожной магистрали в конце XIX – начале XX вв.**

Айнур Жумагазыевна Габдулина <sup>a, \*</sup>, Айгерим Жолтаевна Турханова <sup>b</sup>,  
Ляззат Тулбаевна Курманбаева <sup>c</sup>, Жанат Рыспековна Абишева <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Казахский агротехнический университет им. Сакена Сейфуллина, Нур-Султан, Республика Казахстан

<sup>b</sup> Евразийский Национальный Университет им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Республика Казахстан

<sup>c</sup> Академия логистики и транспорта, Нур-Султан, Республика Казахстан

**Аннотация.** Во второй половине XIX века начались процессы социально-экономического, культурного переустройства Российской империи, но война с Турцией приостановила эту модернизацию. Преобразования начали входить в активную фазу к концу этого столетия, когда царская Россия стала активно работать над преодолением социально-экономической, технической отсталости страны.

Одним из ключевых факторов развития торговли и промышленности было строительство железных дорог и соединение востока страны с западом, южных территорий с северной частью, то есть это предполагало открытие периферийных регионов через железнодорожные магистрали к центральной части государства.

Российская империя считалась аграрной страной, несмотря на увеличение различного вида транспорта, расширение территорий.

Однако уже к концу XIX века была создана Государственная программа, которая способствовала ускоренному промышленному развитию за счет территорий с богатыми полезными ископаемыми, в том числе территории Казахстана. Такой политико-экономический курс давал возможность освободиться России от зависимости от промышленного импорта, в то же время давало толчок экономическому развитию страны.

В данном исследовании рассматривается история строительства железнодорожных дорог Сибири и Степного края, в которой важную роль сыграла промышленно-купеческая знать Сибири и Степного края, на примере общественно-государственных деятелей Плещеевых, А. Москвина и других.

**Ключевые слова:** история, железнодорожная магистраль, железная дорога, купечество, промышленность, регион, окраины Российской империи.

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [ainur2005@mail.ru](mailto:ainur2005@mail.ru) (А.Ж. Габдулина)