

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2022. 17(4): 1858-1866  
 DOI: 10.13187/bg.2022.4.1858

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



## The History of Contraction of Railway in Siberia: from the Idea to the Final Project

Evgeny A. Akhtamov <sup>a,\*</sup>, Denis N. Gergilev <sup>a</sup>, Tatyana V. Izluchenko <sup>a</sup>, Michail G. Tarasov <sup>a</sup>

<sup>a</sup>Siberian Federal University, Russian Federation

### Abstract

The construction of the railway in Siberia has greatly increased the economic and cultural development of the region. The effect of putting the railway into operation exceeded all expectations in the first years. The railway played a significant role both in the life of Siberia and the country as a whole in subsequent periods of historical development. This circumstance causes the constant interest of researchers to the history of the railway. The object of this article is the process of making decisions on the direction of the Siberian railway line: from the first projects to survey work that finally determined the paths of the railway lines.

The importance of the railroad from the Chinese border to European Russia was first raised in public space in the 1830s. The authors paid considerable attention to the railway construction projects that were sent to St. Petersburg from Siberia in the following decades, as well as to the personalities who influenced the promotion of the projects. The reasons that contributed to the delay in the decision to build a railway in Siberia are shown: the lack of consensus in the capital circles, which manifested itself in the discussion in the press, disagreements among the Siberian public, government fears about the foreign capital domination in the transport industry. The authors noted the proposed directions of the railway line, when the government had already made a fundamental decision on the construction of the railway, considered the factors that influenced the final decision on the choice of the route: geological conditions, the cost of construction, the population of the territories, the difficulties in constructing access roads, the expected time of economic effect.

**Keywords:** Siberia, Central Siberian Railway, Trans-Baikal Railway, projection, research, Krasnoyarsk, Irkutsk.

### 1. Введение

Вопрос транспортного сообщения Европейской России с Сибирью всегда имел ключевое политическое, экономическое и культурное значение для развития отдаленного региона. В XVII веке правительство предпочло отказаться от исследования и использования северного морского пути. В результате на протяжении долгого времени единственным путем, связывающим Сибирь с Европейской Россией, оставался Сибирский тракт. Стоит отметить, что передвижение по нему осложнялось плохим состоянием дорог, суровыми климатическими условиями, а также дальними расстояниями. Между тем развитие капиталистических отношений во второй половине XIX века, а также необходимость усиления позиций Российской империи в Тихоокеанском регионе требовали создание надежной транспортной сети, которая позволила бы связать Европейскую Россию с Сибирью. Железнодорожная магистраль позволяла ответить на вызовы времени. Несмотря на то, что история железнодорожного сообщения стала темой целого ряда исследований, считать этот вопрос изученным до конца не представляется возможным ввиду той роли, которую железнодорожное сообщение стало играть в жизни страны, а также ввиду многоаспектности данной темы.

\* Corresponding author

E-mail addresses: [akhtamov@gmail.com](mailto:akhtamov@gmail.com) (E.A. Akhtamov), [turilak@yandex.ru](mailto:turilak@yandex.ru) (D.N. Gergilev), [izluchenko@mail.ru](mailto:izluchenko@mail.ru) (T.V. Izluchenko), [tmg.nauka@yandex.ru](mailto:tmg.nauka@yandex.ru) (M.G. Tarasov)

## 2. Материалы и методы

Для проведения исследования авторами были привлечены как опубликованные, так и неопубликованные источники. Основу работы составили опубликованные проекты железной дороги, а также результаты изысканий, проведенных в конце 1880 – начале 1890 годов исследовательскими партиями на Средне-Сибирском, Кругобайкальском и Забайкальском участках Транссибирской магистрали, отчеты по строительству. Также авторы обращались к фондам Государственного архива Красноярского края (Красноярск, Российская Федерация), в фондах которого отложились правительственные распоряжения по ведомству Министерства путей сообщения, приказы и циркуляры начальника Сибирской железной дороги, сведения о сезонных колебаниях уровня рек в местах постройки железной дороги, проекты кузниц при паровозных мастерских. Материалы официального делопроизводства позволяют дополнить общую картину истории строительства Сибирской железной дороги фактами локальной истории Енисейской губернии.

Работа выполнена на основе методологии исторической науки, принципах научной объективности и историзма. Методы синхронно-сравнительного направления компаративистского подхода позволили рассмотреть особенности развития взглядов на необходимость строительства железной дороги в Сибири: отличительной чертой здесь был достаточно долгий период общественного обсуждения. Стоит отметить, что за этот период был накоплен необходимый опыт по эксплуатации железных дорог в Европейской России, выработаны технические нормы, что позволило осуществить масштабный проект по строительству железной дороги в Сибири. Сравнительно-исторический и системный методы позволили учесть обстоятельства, определявшие особенности развития взглядов на железнодорожное строительство. Таким образом, изучение истории и условий проектирования различных участков железной дороги в Сибири, исследования геологических особенностей, зависимости от видения и понимания правительством роли Сибири в Российской империи основано на изучении данных явлений как единого комплекса исторических условий развития железнодорожного сообщения в Сибири.

## 3. Обсуждение

История строительства Транссибирской железнодорожной магистрали всегда привлекала внимание исследователей, инженеров, государственных чиновников и публицистов, что объясняется значимостью магистрали для развития Сибирского региона и страны в целом. В дореволюционный период Транссибирская магистраль рассматривалась исследователями в контексте укрепления границ Российской империи на востоке и ускорения экономического развития региона. Авторы указывали на то, что сооружение постоянно действующего, надежного транспортного пути дает возможность сибирским крестьянам поставлять свою продукцию на западные рынки, позволяет развиваться добывающей и обрабатывающей промышленности, обеспечивает развитие культурной жизни, способствует росту общей грамотности сибирского населения (Богданович, 1868; Красовский, 1890; Коверский, 1896).

В печати также нашла отражение и противоположная точка зрения. Так, Н.М. Ядринцев (Ядринцев, 1882) указывал на то, что соединение Сибири с европейской частью России приведет к вывозу сырья из Сибири, не даст развиваться местной перерабатывающей промышленности. Г.Н. Потанин был в целом скептически настроен по отношению к перспективам железнодорожного строительства в Сибири (Потанин, 1910).

В первые десятилетия советской власти в центре внимания исследователей находились проблемы экономического развития региона и роли транспортных путей в этом развитии, чему были посвящены работы Фомина, Гляуделя (Фомин, 1922; Гляудель, 1926). В последующие десятилетия интерес исследователей к истории путей сообщения только возрос, что было связано с ролью железной дороги в Великой Отечественной войне, развитии Сибири и страны (Паталеев, 1951; Тарновский, 1964).

Со второй половины 1980-х годов историография пополнилась работами, в центре внимания которых были проблемы, ранее в недостаточной степени освещенные в исследованиях: деятельность Комитета Сибирской железной дороги (Горюшкин, 1986), строительство железных дорог частными лицами (Борзунов, 1995; Баталова, 2007), различные проекты железных дорог в Сибири (Коновалова, 1990; Тимошенко, 1999).

К столетию Транссибирской магистрали был опубликован ряд обобщающих трудов. Так, коллективом авторов в работе «Стальное звено Транссиба» было исследовано развитие Красноярского участка Транссибирской железной дороги за столетний период ее деятельности (Стальное звено Транссиба, 1998). В коллективном труде под редакцией В.Г. Третьякова рассмотрены различные аспекты истории создания и работы Транссибирской железнодорожной магистрали (Железнодорожный транспорт Восточной Сибири, 2001). Авторы проанализировали вопросы проектных, изыскательных и строительных работ, особенности функционирования дороги в разные исторические периоды.

В работах В.Г. Третьякова проанализирована история проектирования железной дороги в направлении Кяхты-Урги и Монголии, в целом истории железнодорожного транспорта в Сибири (Третьяков, 2012; Третьяков, 2014а; Третьяков, 2014б). Исследование М.А. Гилько посвящено роли железной дороги в социально-экономическом развитии Енисейской губернии (Гилько, 2013).

Деятельность государственных органов по развитию Сибирской железной дороги, а также ее роль в модернизационных процессах исследованы в статье С.Т. Гайдина, Г.А. Бурмакиной, Р.В. Павлюкевича, Т.Г. Шереметовой (Гайдин и др., 2020). Вклад частных лиц, а именно представителей купеческого сословия, в строительство железных дорог в Сибири и Казахстане рассмотрен А.Ж. Габдулиной, А.Ж. Турхановой, Л.Т. Курманбаевой, Ж.Р. Абишевой (Габдулина и др., 2022).

В работе Дж. Хартера (Harter, 2005) проанализирована мировая история железных дорог XIX века. Автор исследует широкий круг вопросов: развитие техники на железнодорожном транспорте, ключевые события в развитии мирового железнодорожного строительства, создании сети дорог в Российской империи. Также Дж. Хартер рассматривает роль железной дороги в международных отношениях, отмечая, что железные дороги не только ускоряли экономическое развитие государств, но и усиливали их геополитические позиции. История Сибири, ее социального и экономического развития исследована в коллективной работе под редакцией С. Коткина и Д. Волфа (Kotkin, Wolff, 2015). Таким образом, к истории железнодорожного сообщения в Сибири сохраняется высокий интерес.

#### 4. Результаты

Во второй половине XIX века потребность в надежном транспортном сообщении отдаленного региона с европейским центром стала ощущаться острее. Это было связано как с экономическими, так и политическими причинами: развитием капиталистических отношений – российскому капиталу требовались новые источники сырья и рынки сбыта, надежная транспортная сеть позволила бы теснее связать Восточную Сибирь и Дальний Восток с Европейской Россией, а также усилила бы позиции России в Тихоокеанском регионе, где быстро развивающиеся восточные государства все громче заявляли о своих территориальных притязаниях.

Понимая необходимость надежного транспортного сообщения Европейской России с Сибирью, государственные и общественные деятели предлагали соединить Сибирь с Россией железной дорогой. Еще в 1837 году инженер путей сообщения Николай Иванович Богданов предложил строить железную дорогу от Нижнего Новгорода до Китая. Он считал, что железная дорога будет способствовать экономическому развитию, стимулировать промышленность и торговлю в Сибири, поможет «умножить народное богатство» (Железнодорожный транспорт..., 2001: 81) В том же году Павел Петрович Мельников, в будущем первый министр путей сообщения России, писал: «Глубоко убежден, что железные дороги необходимы России, что они, можно сказать, выдуманы для нее более, нежели для какой-либо другой страны Европы... Нет никакого сомнения, что в такой пространной стране, как Россия, железные дороги призваны не только возвысить ценности, как в государствах Европы, а создать их, ибо естественные богатства наши остаются непроизводительными и бесценными от неимения для них надлежащего сбыта» (Стальное звено Транссиба, 1998: 5).

Другой проект был предложен золотопромышленником Рафаилом Александровичем Черносвитовым в 1849 году. В своей записке правительству «Виды на Сибирь» он предлагал проект строительства дороги от Екатеринбурга до Иркутска. Отличительной особенностью проекта было то, что рельсовый путь должен был быть построен из дерева. По проекту строительством и обслуживанием дороги должны были заниматься ревизские души, поселенные вдоль дороги в количестве 100 человек на версту. Перевозка грузов должна была осуществляться лошадьми. В результате скорость передвижения в Сибири должна была существенно возрасти. Проект предусматривал строительство дороги и в восточном направлении: от Байкала до места слияния Шилки и Аргуни, а также строительство гостиниц, фабрик, заводов вдоль всего рельсового пути (Железнодорожный транспорт..., 2001: 84)

Н.Н. Муравьев-Амурский был первым из государственных деятелей Сибири, кто увидел потенциал железной дороги и ходатайствовал о поддержке проектов железнодорожного строительства. Он руководствовался идеей увеличить численность русского населения и разместить русские войска на Дальнем Востоке. В 1857 году Н.Н. Муравьев-Амурский снарядил экспедицию инженера Д.И. Романова для проведения исследований. Также Д.И. Романовым был составлен проект постройки железной дороги. В том же году Н.Н. Муравьев-Амурский ходатайствовал о поддержке проекта гражданина США Коллинза. Согласно этому проекту, железная дорога должна была пройти от Иркутска до Читы, однако он был отклонен Сибирским комитетом ввиду гражданства Коллинза. В последующем на страницах газеты «Иркутские губернские ведомости» развернулась широкая общественная дискуссия о перспективах железнодорожного строительства в Сибири (Железнодорожный транспорт..., 2001: 85).

Через несколько лет чиновник особых поручений при Министерстве внутренних дел полковник Евгений Богданович был командирован в Уральский край для расследования обстоятельств разразившегося там голода среди местного населения. В марте 1866 года он телеграфировал в Санкт-

Петербург: «Единственным надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае в будущем была бы постройка железной дороги из внутренних губерний в Екатеринбург и далее до Тюмени. <...> Такая дорога, будучи впоследствии продолженной через Сибирь к китайской границе, получила бы важное стратегическое и международное значение» ([Стальное звено Транссиба, 1998: 10-11](#)). Е. Богданович был одним из первых, кто высказался о необходимости строительства железнодорожного пути через всю Сибирь. В последующем им были проведены исследования местности, по результатам которых в 1868 году был составлен и опубликован проект Сибирско-Уральской железной дороги ([Богданович, 1868](#)).

Существовали и другие проекты железной дороги в Сибири, почти все они рассматривались на правительственном уровне, однако в этот период не получили шанс на реализацию. Нельзя не учесть и то, что именно в столичных кругах существовало достаточно серьезное сопротивление начинаниям по освоению огромного края. Это нашло отражение в ряде изданий того времени. Князь Мещерский писал: «Один Невский проспект по крайней мере в пять раз ценнее всей Сибири» (Цит. по: [Стальное звено Транссиба, 1998: 10](#)). Генерал Андреевич разделял мнение о непригодности Сибири для земледелия, об отсутствии стратегического и общекультурного значения у предполагавшейся железной дороги: «Сибирская железная дорога желательна для служащих, военных и гражданских чинов, выгодна для купечества, бесполезная для 999 из 1000 человек местных обывателей, безусловно вредна для государства. Сибирь бедна, безлюдна, некультурна...» (Цит. по: [Стальное звено Транссиба, 1998: 10](#)) Также в сибирских изданиях областники-автономисты выступали против естественной колонизации края. Противники постройки железной дороги указывали на то, что продажа сырья сибирским крестьянином нисколько не пойдет ему на пользу. По выражению Н.М. Ядринцева, постройка дороги будет «последней ликвидацией богатств края» ([Ядринцев, 1882: 72](#)).

В начале 1880-х годов из Сибири вновь были направлены предложения о строительстве дороги. Так, генерал-губернатор Восточной Сибири Д.Г. Анучин высказывался о необходимости поддержки проектов сооружения отдельных железнодорожных линий между Екатеринбургом и Тюменью, Томском и Иркутском, Владивостоком и верховьями Усури, впадающей в Амур. В это же время купец Овсянников из Красноярска обратился к правительству с проектом проведения железной дороги от Томска до Иркутска. В случае согласия он был готов спроектировать направления дороги, рассчитать объемы и стоимость сооружения дороги, принять личное участие в строительстве. Однако эти предложения не были приняты правительством ([Железнодорожный транспорт..., 2001: 86](#)).

В 1884 году было учреждено Приамурское генерал-губернаторство, в связи с чем Восточно-Сибирское генерал-губернаторство было переименовано в Иркутское. В 1886 году с тщательным обоснованным предложением о строительстве магистрали выступил иркутский генерал-губернатор А.П. Игнатьев. Помимо такого преимущества, как возможность в короткие сроки доставлять в Забайкалье войска, А.П. Игнатьев отмечал, что сооружение рельсового пути «несомненно благотворно отразилось бы и на оживлении весьма слабой промышленности и торговли Восточной Сибири; с удешевлением же провоза товаров из Европейской России явилась бы возможность усилить вывоз наших изделий и тем умерить невыгоды нашего торгового баланса на китайской границе, между тем именно в отсутствии в Сибири сколько-нибудь устроенных путей сообщения и заключалась главнейшая причина слабого развития производительности этой страны и наблюдавшегося там застоя в промышленных делах» ([Саблер, Сосновский, 1903: 37](#)).

Стоит отметить, что отчет А.П. Игнатьева сыграл важную роль в принятии Александром III решения о строительстве железной дороги в Сибири: «Уже столько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!» ([Саблер, Сосновский, 1903: 69](#)). По его распоряжению отчет А.П. Игнатьева был внесен для обсуждения в Комитет министров.

В том же 1886 году в правительство поступило ходатайство генерал-губернатора Приамурья А.Н. Корфа о поддержке железнодорожного строительства в Забайкалье. Этот проект также был отклонен правительством, несмотря на то что в 1887 г. по инициативе Александра III было создано особое совещание по проектам А.П. Игнатьева и А.Н. Корфа. По итогам работы совещание пришло к выводу о необходимости строительства железнодорожного пути в Сибири. В том же году начались исследования в местах будущего строительства. Исследовательские работы между Томском и Иркутском проходили под руководством Н.П. Меженинова, между Байкалом и Амуром – О.П. Вяземского ([Железнодорожный транспорт..., 2001: 87](#)).

Предполагалось, что строительство западной части Сибирской железнодорожной линии будет существенно легче. Это было связано с тем, что Западная Сибирь была более подробно изучена: имелись подробные карты местности, исследованы геологические особенности региона. Также по проекту железнодорожная линия должна была пройти вдоль Московского тракта мимо крупных населенных пунктов, поэтому на западном участке изучалась только относительно узкая полоса местности вблизи тракта. За Байкалом же местность была исследована очень слабо, проект предусматривал строительство магистрали в стороне от трактов. Это требовало проведение изысканий широкой полосой, достигавшей 200–300 верст ([Железнодорожный транспорт..., 2001: 88](#)).

На этапе предварительных изысканий было определено направление трассы железной дороги до Иркутска. При этом рассматривались три различных варианта. Самый ранний проект, автором которого был министр путей сообщения К.Н. Посьет, предусматривал строительство пути через Челябинск, Омск, Томск, Красноярск, Нижнеудинск, Иркутск, то есть по большей части вдоль Сибирского тракта. Вице-адмирал Н.В. Копытов в декабре 1887 г. предложил провести трассу южнее – по линии Оренбург, Актюбинск, Павлодар, Бийск, Минусинск, Нижнеудинск, Иркутск. Также было предложение направить линию в обход Байкала с севера.

Н.П. Меженинов, руководивший изысканиями по линии от Томска до Иркутска, на заседании комиссии Императорского Русского технического общества 30 марта 1889 г., поддержал проект К.Н. Посьета. Он указал, что местность от Томска до Ачинска идет по равнине, что лишь от Ачинска до Иркутска она пересекает возвышенности, но и здесь встречаются места, которые «можно пройти при технических условиях равнинных участков». Н.П. Меженинов делал вывод о том, что вдоль Сибирского тракта «вся остальная линия представляет удобные условия для проведения железной дороги, <...> несмотря на то, что проект железной дороги от Красноярска до Иркутска еще не составлен, по имеющимся данным можно сказать, что линия обойдется не выше средней стоимости русских железных дорог» (*Труды комиссии...*, 1889: 4). Также Н.П. Меженинов обратил внимание на то, что по проекту Н.В. Копытова линия железной дороги будет длиннее северного направления на 605 верст и пройдет по более гористой и менее населенной местности.

Бывший генерал-губернатор Восточной Сибири, сенатор Д.Г. Анучин поддержал вариант трассы, предложенный Н.П. Межениновым. По вопросу о постройке трассы севернее Байкала Д.Г. Анучин ответил: «Мы слишком бедны средствами, и железная дорога по Восточной Сибири от Томска до Амура вследствие малого развития края в экономическом отношении долго будет делать дефицит. Поэтому умышленно строить линию, которая была бы еще менее производительна, не следует, и, я думаю, что должно оставить всякие варианты, которые удлиняют эту линию и имеют стремление к северу» (*Труды комиссии...*, 1889: 7). В результате 10 февраля 1893 года Комитет Сибирской железной дороги одобрил строительство дороги через Ачинск, Красноярск, Канск, Нижнеудинск и Иркутск (*Железнодорожный транспорт...*, 2001: 89).

Для удешевления строительства железной дороги правительством было решено упростить технические нормы. Новые требования для Западно-Сибирской железной дороги были приняты в 1892 г., для Средне-Сибирской – в 1893 г., для Забайкальской – в 1897 г. По новым требованиям сокращалась ширина земельного полотна, уменьшался радиус кривых, при укладке пути использовались более легкие рельсы (*ГАКК. Ф. 390. Приказы и циркуляры начальника Сибирской железной дороги. Оп. 1. Д. 8. Л. 2*). В пользу такого решения приводились прогнозы о меньшей загруженности Сибирской железной дороги по сравнению с дорогами в Европейской России.

Стоит отметить, что Средне-Сибирской участок, от Оби в направлении на Красноярск и Иркутск, оставался в значительной степени неисследованным. В 1892–1894 гг. под руководством начальника Средне-Сибирской горной партии Карла Богдановича на участке между Ачинском и Канском были обнаружены и подробно описаны выходы угольных пластов. К. Богданович дал высокую оценку местному углю, подчеркивая экономическую выгоду использования местных бурых углей. Также были обнаружены месторождения материалов, которые впоследствии могли использоваться для строительства: балласта и огнеупорных глин, бутового и облицовочного камня и известняка (*ГАКК. Ф. 390. Приказы и циркуляры начальника Сибирской железной дороги. Оп. 1. Д. 6. Л. 14*). Сведения об обнаруженных месторождениях, результаты анализов и механических испытаний были учтены Н.П. Межениновым.

Масштаб проводимых изыскательных и строительных работ потребовал использования труда ссыльных. Летом 1895 года на Средне-Сибирском участке работало 1377 наиболее благонадежных ссыльных и каторжан Енисейской и Иркутской губерний (*ГАКК. Ф. 390. Приказы и циркуляры начальника Сибирской железной дороги. Оп. 1. Д. 6. Л. 26*).

Как показали предварительные исследования, наиболее сложный участок для прокладки пути был в районе Байкала. Сложность и стоимость постройки были настолько существенными, что было принято решение отложить строительство на этом участке. Для того чтобы соединить Средне-Сибирскую и Забайкальскую железные дороги, министр финансов С.Ю. Витте в 1893 году предложил построить временную переправу через Байкал. По проекту, до завершения Кругобайкальского участка связь между Средне-Сибирской и Забайкальской дорогами должен был осуществлять паром-ледокол. В 1894 г. начались изыскания по определению мест пристаней на Байкале. Зимой 1894–1895 гг. в Северную Америку для изучения опыта паромной переправы был командирован инженер Соколов. Он предложил построить на Байкале ледокол, аналогичный американскому парому-ледоколу, перевозившему железнодорожные составы между озерами Мичиган и Гурон. Уже в 1895 г. был заключен контракт с английской фирмой «Армстронг и Ко» о строительстве такого ледокола, а в 1896 г. были выделены средства на сооружение Байкальской переправы (*Железнодорожный транспорт...*, 2001: 92).

В ноябре 1894 г. было принято решение о строительстве Кругобайкальской дороги. В 1895–1896 гг. были проведены первоначальные изыскания для определения трассы участка. Более

серьезные исследования местности, примыкающей к южному берегу Байкала, были произведены летом 1898 года. В результате было установлено, что восточная часть линии железной дороги может проходить только вдоль берега Байкала от села Култук до Мысовой.

В качестве направлений западной части железнодорожной линии рассматривалось несколько вариантов: по долине реки Иркут через Зыркузунский хребет, по долинам рек Большой Олхи и Крутой Губы через Тункинский хребет. Довольно быстро было решено отказаться от этих вариантов, поскольку каждый из них предполагал проведение крупных инженерных работ: строительство туннелей, подпорных стенок. Поэтому было решено строить железную дорогу вдоль берега Байкала, несмотря на то, что и это требовало больших затрат. Окончательный выбор этого варианта строительства был сделан в июне 1899 года.

Значительные исследовательские работы необходимо было провести в Забайкалье. Железнодорожные инженеры и топографы Иркутской топографической части приступили к ним уже в 1892 г. Ввиду сложности задачи им в помощь были направлены военные топографы. В последующие годы экспедиции провели большую работу по составлению карт, изучению гидрологических и геологических условий местности в восточном направлении от Мысовой на Байкале. В 1895 г. Комитет Сибирской железной дороги утвердил направление Забайкальской линии от Мысовой до Сретенска.

## 5. Заключение

От впервые высказанной идеи о соединении железнодорожным путем Сибири и Европейской России до появления окончательного проекта прошло около полувека. За этот период в России был накоплен значительный опыт эксплуатации железных дорог, сформированы технические нормы, подготовлены кадры, что позволило спроектировать и осуществить постройку Великого Сибирского железнодорожного пути. Большую роль в положительном решении правительством вопроса о строительстве Сибирской железной дороги имели проекты и отчеты инженеров, купцов и промышленников, чиновников разных уровней, которые они направляли в Санкт-Петербург. Большое значение в принятии правительством такого решения имели ходатайства иркутского генерал-губернатора А.П. Игнатьева и приамурского генерал-губернатора А.Н. Корфа в 1880-е годы. Отчет А.П. Игнатьева по распоряжению Александра III был внесен на обсуждение в Комитет министров.

Создание проекта железной дороги стимулировало проведение исследований в самых разных областях. Так, под руководством Министерства финансов изучалось влияние железной дороги на экономику, Морского министерства – гидрографические условия Ледовитого океана, Министерства земледелия – вопросы землеустройства и водоснабжения в Сибири. Министерство путей сообщения руководило исследованиями Ангары. Экспедиционная партия под руководством М. Чернцова описывала наиболее трудные для судоходства участки реки. Особенно детально обследовались Братские пороги. В результате экспедиции гидрографа Ф.К. Дриженко были изданы «Атлас и Лоция озера Байкал». В эти же годы директор Иркутской обсерватории А.В. Вознесенский организовал по берегам Байкала сеть метеорологических станций, которые также производили гидрологические наблюдения.

Стоит отметить, что первые результаты деятельности Сибирской дороги превзошли ожидания. Огромное значение в жизни страны и Сибири приобрело пассажирское движение. В Сибирь хлынули потоки переселенцев, крестьян, отправлявшихся туда в поисках работы на золотых приисках, служащих и коммерсантов. Быстрыми темпами росла и перевозка грузов.

## Литература

**Баталова, 2007** – Баталова Т.Н. Территориальное размещение частных железных дорог Азиатской России и политика государства / *Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII – начала XX вв.* Томск, 2007. С. 134-141.

**Богданович, 1868** – Богданович Е.В. Проект Сибирско-Уральской железной дороги. СПб.: Тип. Ф.С. Сущинского. 1868. 42 с.

**Борзунов, 1995** – Борзунов В. Государство и частный капитал на строительстве Транссибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // *Бизнес и политика.* 1995. № 11. С. 53-55.

**ГАКК** – Государственный архив Красноярского края.

**Геологические исследования..., 1896** – Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. СПб., 1896. Вып. 3. 104 с.

**Гилько, 2013** – Гилько М.А. Влияние транссибирской магистрали на размещение кустарных промыслов Енисейской губернии в конце XIX – начале XX вв. // *Известия Алтайского государственного университета. Алтайский государственный университет.* 2013. № 4–2(80). С. 51-55.

**Гляудель, 1926** – Гляудель И.А. Железнодорожные пути сообщения // *Проблемы капитального строительства Восточной Сибири: Сборник статей* / Под ред. И.Ф. Трелина и А.И. Говарского. РСФСР. Иркутск губ. план. комис. Иркутск, 1926. С. 1-32.

**Горюшкин, 1986** – Горюшкин Л.М. Материалы фонда Комитета Сибирской железной дороги как исторический источник для изучения проблемы освоения Сибири в конце XIX – нач. XX вв. // *Исторический опыт освоения Сибири*. Вып. 1. Новосибирск, 1986. С. 78-81.

**Железнодорожный транспорт, 2001** – Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XX век. В 2 т. / Под общей ред. В.Г. Третьякова. Иркутск, 2001. Т. 1. 416 с.

**Коверский, 1896** – Коверский Э.А. О геодезических работах и сооружении Великого Сибирского пути. СПб., 1896. 107 с.

**Красовский, 1890** – Красовский А. Нужна ли Сибири железная дорога. Красноярск, 1890. 39 с.

**Краткое описание..., 1894** – Краткое описание исследования реки Ангары, произведенного Ангарской описной партией в 1887–1889 годах под начальством инженера М. Чернцова. СПб., 1894. 72 с.

**Паталеев, 1951** – Паталеев А.В. История строительства Великого Сибирского железнодорожного пути. Хабаровск, 1951. 24 с.

**Потанин, 1910** – Потанин Г.Н. Очерк проектов железнодорожного строительства в Сибири. СПб.: Тип. Э.Ф. Мекс, 1910. 36 с.

**Саблер, Сосновский, 1903** – Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Исторический очерк. СПб., 1903. 478 с.

**Стальное звено Транссиба, 1998** – Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге. 1899–1999 / Сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск, 1998. 464 с.

**Тарновский, 1964** – Тарновский К.Н. Советская историография российского империализма. Акад. наук СССР. Инт-т истории. М.: Наука, 1964. 244 с.

**Тимошенко, 1999** – Тимошенко А.И. Дискуссия о строительстве транссибирской магистрали в 1840–1980-е гг. / *Транссиб-99: Материалы регион. науч.-практ. конф., 24–25 июня 1999*. Новосибирск, 1999. С. 548-551.

**Третьяков, 2012** – Третьяков В.Г. К вопросу об историографии изучения транспортных коммуникаций на российско-монгольском направлении. Транспортная инфраструктура Сибирского региона. Иркутский государственный университет путей сообщения. Т. 2. 2012. С. 596-601.

**Третьяков, 2014а** – Третьяков В.Г. Железная дорога – важнейшее средство достижения экономического и политического влияния в странах и регионах на рубеже XIX–XX вв. // *Культура. Наука. Образование. Иркутский государственный университет путей сообщения*. 2014. № 1(30). С. 83-97.

**Третьяков, 2014б** – Третьяков В.Г. Золотая лихорадка и первая узкоколейка в Сибири // *Культура. Наука. Образование. Иркутский государственный университет путей сообщения*. 2014. № 2 (31). С. 46-55.

**Труды комиссии..., 1890** – Труды комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. СПб.: Тип. бр. Пантелеевых, 1890. 364 с.

**Фомин, 1922** – Фомин А.А. Товарные перевозки по железным дорогам Сибири в 1913–1916 гг. / Товарное потребление в Сибири. Новониколаевск, 1922. 201 с.

**Хартер, 2005** – Хартер Дж. Мировые железные дороги девятнадцатого века. Изд-во Университета Джона Хопкинса, 2005. 572 с.

**Ядринцев, 1882** – Ядринцев Н.М. Сибирь как колония: к юбилею трехсотлетия. Современное положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1882. 471 с.

**Gabdulina et al., 2022** – Gabdulina A.Zh., Turkhanova A.Zh., Kurmanbaeva L.T., Abisheva Zh.R. On the Question of the Construction of Railways in Siberia and the Steppe (Kazakh) Region: the Contribution of the Merchants to the Development of the Railway in the late XIX – early XX centuries // *Bylye Gody*. 2022. 17(2): 834-843.

**Gaidin et al., 2020** – Gaidin S.T., Burmakina G.A., Pavlyukevich R.V., Sheremetova T.G. The Activities of State Bodies for the Development of Siberia during the Period of modernization of the Russian Empire (1892–1914) // *Bylye Gody*. 2020. 58(4): 2777-2789.

**Kotkin, Wolff, 2015** – Kotkin S., Wolff D. Rediscovering Russia in Asia. Siberia and the Russian Far East. Routledge Taylor and Francis Group, 2015. 356 p.

## References

**Batalova, 2007** – Batalova, T.N. (2007). Territorial'noe razmeshchenie chastnykh zheleznykh dorog Aziatskoi Rossii i politika gosudarstva [Territorial location of private railways in Asian Russia and state policy]. *Regional'nye osobennosti upravleniya gosudarstvennym khozyaistvom Rossii XVIII – nachala XX vv.* Tomsk. Pp. 134-141. [in Russian]

**Bogdanovich, 1868** – Bogdanovich, E.V. (1868). Proekt Sibirsko-Ural'skoi zheleznoi dorogi [Project of the Siberian-Ural Railway]. SPb.: Tip. F.S. Sushchinskogo. 42 p. [in Russian]

**Borzunov, 1995** – Borzunov, V. (1995). Gosudarstvo i chastnyi kapital na stroitel'stve Transsibirskoi zheleznoi dorogi v kontse XIX nachale – XX vv. [State and private capital in the construction of the Trans-Siberian railway in the late XIX – early XX centuries]. *Biznes i politika*. 11: 53-55. [in Russian]

**Fomin, 1922** – *Fomin, A.A.* (1922). Tovarnye perevozki po zheleznym dorogam Sibiri v 1913–1916 gg. [Freight transportation on the railways of Siberia in 1913–1916]. *Tovarnoe potreblenie v Sibiri*. Novonikolaevsk, 201 p. [in Russian]

**Gabdulina et al., 2022** – *Gabdulina, A.Zh., Turkhanova, A.Zh., Kurmanbaeva, L.T., Abisheva, Zh.R.* (2022). On the Question of the Construction of Railways in Siberia and the Steppe (Kazakh) Region: the Contribution of the Merchants to the Development of the Railway in the late XIX – early XX centuries. *Bylye Gody*. 17(2): 834-843.

**Gaidin et al., 2020** – *Gaidin, S.T., Burmakina, G.A., Pavlyukevich, R.V., Sheremetova, T.G.* (2020). The Activities of State Bodies for the Development of Siberia during the Period of modernization of the Russian Empire (1892–1914). *Bylye Gody*. 58(4): 2777-2789.

**GAKK** – Gosudarstvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraia [State Archive of the Krasnoyarsk Territory].

**Geologicheskie issledovaniya..., 1896** – Geologicheskie issledovaniya i razvedochnye raboty po linii Sibirskoi zheleznoi dorogi [Geological research and exploration work along the line of the Siberian railway]. SPb. 1896. Issue 3. 104 p. [in Russian]

**Gil'ko, 2013** – *Gil'ko, M.A.* (2013). Vliyanie transsibirskoi magistrali na razmeshchenie kustarnykh promyslov Eniseiskoi gubernii v kontse XIX – nachale XX vv. [Influence of the Trans-Siberian Railway on the location of handicrafts in the Yenisei province in the late XIX – early XX centuries]. *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta. Altaiskii gosudarstvennyi universitet*. 4-2(80): 51-55. [in Russian]

**Glyaudel', 1926** – *Glyaudel', I.A.* (1926). Zheleznodorozhnye puti soobshcheniya [Railway lines]. Problemy kapital'nogo stroitel'stva Vostochnoi Sibiri: Sbornik statei. Pod red. I.F. Trelina i A.I. Govarskogo. RSFSR. Irkutsk gub. plan. komis. Irkutsk. Pp. 1-32. [in Russian]

**Goryushkin, 1986** – *Goryushkin, L.M.* (1986). Materialy fonda Komiteta Sibirskoi zheleznoi dorogi kak istoricheskii istochnik dlya izucheniya problemy osvoeniya Sibiri v kontse XIX – nach. XX vv. [Materials of the fund of the Committee of the Siberian Railway as a historical source for studying the problem of the development of Siberia in the late XIX – early of the XX centuries]. *Istoricheskii opyt osvoeniya Sibiri*. Is. 1. Novosibirsk. Pp. 78-81. [in Russian]

**Harter, 2005** – *Harter, J.* (2005). *World Railways of the Nineteenth Century*. John Hopkins University Press, 2005. 572 p.

**Kotkin, Wolff, 2015** – *Kotkin, S., Wolff, D.* (2015). *Rediscovering Russia in Asia. Siberia and the Russian Far East*. Routledge Taylor and Francis Group. 356 p.

**Koverskii, 1896** – *Koverskii, E.A.* (1896). O geodezicheskikh rabotakh i sooruzhenii Velikogo Sibirskogo puti [On geodetic work and the construction of the Great Siberian Route]. SPb. 107 p. [in Russian]

**Krasovskii, 1890** – *Krasovskii, A.* (1890). Nuzhna li Sibiri zheleznyaya doroga [Does Siberia need a railway]. Krasnoyarsk, 39 p. [in Russian]

**Kratkoe opisanie..., 1894** – *Kratkoe opisanie issledovaniya reki Angary, proizvedennogo Angarskoi opisnoi partii v 1887-1889 godakh pod nachal'stvom inzhenera M. Cherntsova* [A brief description of the study of the Angara River, carried out by the Angara inventory party in 1887-1889 under the command of engineer M. Cherntsov]. SPb, 1894. 72 p. [in Russian]

**Pataleev, 1951** – *Pataleev, A.V.* (1951). Istoriya stroitel'stva Velikogo Sibirskogo zheleznodorozhnogo puti [The history of the construction of the Great Siberian Railway]. Khabarovsk, 1951. 24 p. [in Russian]

**Potanin, 1910** – *Potanin, G.N.* (1910). Oчерk proektov zheleznodorozhnogo stroitel'stva v Sibiri [Outline of railway construction projects in Siberia]. SPb.: Tip. E.F. Meks, 36 p. [in Russian]

**Sabler, Sosnovskii, 1903** – *Sabler, S.V., Sosnovskii, I.V.* (1903). Sibirskaya zheleznyaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem [Siberian railway in its past and present]. *Istoricheskii oчерk*. Sankt-Peterburg, 478 p. [in Russian]

**Stal'noe zveno Transsiba, 1998** – *Stal'noe zveno Transsiba. 100 let Krasnoyarskoi zheleznoi doroge 1899–1999* [Steel link of the Trans-Siberian. 100 years of the Krasnoyarsk Railway 1899–1999]. Sost. V.V. Chagin, V.G. Saklakov. Krasnoyarsk, 1998. 464 p. [in Russian]

**Tarnovskii, 1964** – *Tarnovskii, K.N.* (1964). Sovetskaya istoriografiya rossiiskogo imperializma [Soviet historiography of Russian imperialism]. Akad. nauk SSSR. Int-t istorii. M.: Nauka, 244 p. [in Russian]

**Timoshenko, 1999** – *Timoshenko, A.I.* (1999). Diskussiya o stroitel'stve transsibirskoi magistrali v 1840-19890-e gg. [Discussion about the construction of the Trans-Siberian Railway in the 1840–1980s]. *Transsib-99: Materialy region. nauch.-prakt. konf., 24–25 iyunya 1999*. Novosibirsk. Pp. 548-551. [in Russian]

**Tret'yakov, 2012** – *Tret'yakov, V.G.* (2012). K voprosu ob istoriografii izucheniya transportnykh kommunikatsii na rossiisko-mongol'skom napravlenii [To the question of the historiography of the study of transport communications in the Russian-Mongolian direction]. *Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona. Irkutskii gosudarstvennyi universitet putei soobshcheniya*. 2: 596-601. [in Russian]

**Tret'yakov, 2014a** – *Tret'yakov, V.G.* (2014) Zheleznyaya doroga – vazhneishee sredstvo dostizheniya ekonomicheskogo i politicheskogo vliyaniya v stranakh i regionakh na rubezhe XIX-XX vv. [The railway is the most important means of achieving economic and political influence in countries and regions at the turn of the 19th-20th centuries]. *Kul'tura. Nauka. Obrazovanie. Irkutskii gosudarstvennyi universitet putei soobshcheniya*. 1(30): 83-97. [in Russian]



[Tret'yakov, 2014b](#) – *Tret'yakov, V.G. (2014). Zolotaya likhoradka i pervaya uzkokoleika v Sibiri [Gold rush and the first narrow-gauge railway in Siberia]. Kul'tura. Nauka. Obrazovanie. Irkutskii gosudarstvennyi universitet putei soobshcheniya. 2(31): 46-55. [in Russian]*

[Trudy komissii..., 1890](#) – *Trudy komissii Imperatorskogo Russkogo tekhnicheskogo obshchestva po voprosu o zheleznoi doroge cherez vsyu Sibir' 1889–1890 gg. [Proceedings of the commission of the Imperial Russian Technical Society on the issue of the railway across Siberia in 1889–1890]. SPb.: Tip. br. Panteleevykh, 364 p. [in Russian]*

[Yadrintsev, 1882](#) – *Yadrintsev, N.M. (1882). Sibir' kak koloniya : k yubileyu trekhstotletiya. Sovremennoe polozhenie Sibiri. Ee nuzhdy i potrebnosti. Ee proshloe i budushchee [Siberia as a colony: to the anniversary of the tercentenary. The current state of Siberia. Her wants and needs. Her past and future]. SPb.: Tip. M.M. Stasyulevicha, 471 p. [in Russian]*

[Zheleznodorozhnyi transport..., 2001](#) – *Zheleznodorozhnyi transport Vostochnoi Sibiri: iz XIX v XX vek. V 2-kh t. [Railway transport of Eastern Siberia: from the 19th to the 20th century. In 2 volumes]. Pod obshchei red. V.G. Tret'yakova. Irkutsk, 2001. Vol. 1. 416 p. [in Russian]*

## История строительства железной дороги в Сибири: от идеи до окончательного проекта

Евгений Александрович Ахтамов <sup>a, \*</sup>, Денис Николаевич Гергилев <sup>a</sup>,  
Татьяна Владимировна Излученко <sup>a</sup>, Михаил Георгиевич Тарасов <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

**Аннотация.** Строительство железной дороги в Сибири резко ускорило экономическое и культурное развитие региона, уже в первые годы эффект от введения в действие железной дороги превзошел все ожидания. В последующие периоды исторического развития железная дорога играла значимую роль как в жизни Сибири, так и страны в целом. Это обстоятельство обуславливает постоянный интерес исследователей к истории железной дороги. Объектом изучения данной статьи является длительный процесс выработки решений о направлении Сибирской железнодорожной магистрали: от первых проектов до изыскательных работ, окончательно определивших пути железнодорожных линий.

В общественном пространстве вопрос о важности железной дороги от китайской границы до Европейской России впервые был поднят в 1830-е годы. Авторами уделено значительное внимание проектам строительства железной дороги, которые направлялись в Санкт-Петербург из Сибири в последующие десятилетия, а также персоналиям, оказавшим влияние на продвижение проектов. Показаны причины, способствовавшие затягиванию принятия решения о строительстве железной дороги в Сибири: отсутствие единого мнения в столичных кругах, проявившееся в дискуссии на страницах печати, разногласия среди сибирской общественности, опасения правительства по поводу проникновения иностранного капитала и влияния в транспортную отрасль. Авторами отмечены предполагаемые направления железнодорожной линии, когда правительством уже было принято принципиальное решение о строительстве железной дороги, рассмотрены факторы, оказывавшие влияние на принятие окончательного решения о выборе маршрута: геологические условия, стоимость постройки, заселенность территорий, сложность при прокладке подъездных путей, ожидаемое время получения экономического эффекта.

**Ключевые слова:** Сибирь, Средне-Сибирская железная дорога, Забайкальская железная дорога, проектирование, изыскания, Красноярск, Иркутск.

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [akhtamov@gmail.com](mailto:akhtamov@gmail.com) (Е.А. Ахтамов), [turilak@yandex.ru](mailto:turilak@yandex.ru) (Д.Н. Гергилев), [izluchenko@mail.ru](mailto:izluchenko@mail.ru) (Т.В. Излученко), [tmg.nauka@yandex.ru](mailto:tmg.nauka@yandex.ru) (М.Г. Тарасов)