Т. И. Андреева

ЧАСТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СИБИРИ

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Алтайский государственный педагогический университет»
(ФГБОУ ВО «АлтГПУ»)

Т. И. Андреева

ЧАСТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СИБИРИ

Монография

Барнаул
ФГБОУ ВО «АлтГПУ»
2021

УДК 94(571)
ББК 63.3(253)-2+39.2
А655

Андреева, Т. И.
Частный железнодорожный транспорт Сибири : монография /
Т. И. Андреева. – Барнаул : АлтГПУ, 2021. – 276 с.
DOI 10.37386/978-5-88210-999-7
ISBN 978-5-88210-999-7

Рецензенты:

Дёмин М. А., доктор исторических наук, профессор (Алтайский государственный педагогический университет);

Скубневский В. А., доктор исторических наук, профессор (Алтайский государственный университет)

В монографии на основе комплекса разнообразных исторических источников исследуется процесс становления и развития частной железнодорожной сети Сибири в контексте общих социально-экономических перемен, происходивших в России в конце XIX – начале XX в., определены источники финансирования частного железнодорожного строительства Сибири в условиях становления частно-государственного партнёрства, рассмотрен ход строительства, начальный период эксплуатации и планово-проектная деятельность акционерных обществ Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог по развитию частного железнодорожного строительства в Сибири.

Книга предназначена для преподавателей, научных работников, краеведов.

Рекомендовано к изданию редакционно-издательским советом АлтГПУ 27.05.2021 г.

ISBN 978-5-88210-999-7

© Алтайский государственный
педагогический университет, 2021
© Андреева Т. И., 2021

*Посвящается памяти учителя
Григория Хаукемевича Рабиновича*

Оглавление

Введение	6
Глава 1. Российский и иностранный капитал в частной железнодорожной сети Сибири.....	22
1.1. Капиталистическое освоение Сибири и планы становления и развития железнодорожной сети.....	22
1.2. Источники финансирования частной железнодорожной сети Сибири	77
Глава 2. Сооружение и эксплуатация частных железных дорог Сибири	114
2.1. Строительство частных железных дорог Сибири и положение строительных и транспортных рабочих	114
2.2. Начало эксплуатации и планы развития частного железнодорожного транспорта Сибири	163
Заключение	199
Список сокращений	202
Список использованных источников и литературы	203
Список рисунков (иллюстраций)	231
Приложения.....	235

ВВЕДЕНИЕ

Изучение и адекватное восприятие исторического опыта транспортного освоения – важнейший составной компонент исследований социально-экономических и социально-культурных процессов на территории России. Актуальность проблемы определяется тем, что транспорт, более чем другие отрасли экономики, подвержен влиянию изменений в структуре народного хозяйства. Особое значение правильный учёт этих факторов приобретает сейчас, когда усиливается роль и значение транспорта в экономическом и социально-политическом развитии государства при усложнении международных и межрегиональных связей. Важным обстоятельством является признание необходимости прорыва в вопросе реконструкции и развития железных дорог, проведения на правительственном уровне твёрдой экономической политики в данном направлении. Следовательно, разработка данной проблемы представляет не только теоретический, но и практический интерес.

Железнодорожная практика Российской империи в конце XIX – начале XX в. формировалась под влиянием особенностей развития экономики, внешней политики, форм связей казны с российским и иностранным капиталом, внешнеторговых связей. Государство в период формирования конструктивного принципа создания экономико-географической структуры железнодорожного сообщения инициировало, финансировало, руководило магистральным сообщением, а также поддерживало и вместе с тем контролировало частное предпринимательство. Такой сценарий развития событий, когда государственная власть определяла все направления железнодорожного проектирования и строительства, был обусловлен не только гигантскими масштабами формировавшейся транспортной сети, но и фактом возведения на казённые средства Транссибирской магистрали – одного из самых успешных проектов в отечественной истории, показала возможности страны, взявшей курс на модернизацию экономики. При этом успех модернизации страны на рубеже XIX–XX вв. во многом

был обусловлен стремительным развитием железнодорожного транспорта¹.

Экономический потенциал Сибири колоссален, это являлось очевидным фактом и в конце XIX – начале XX в. Но его реализация была невозможна без развитой транспортной системы². Поэтому вопросы совершенствования путей сообщения разрабатывались на правительственном уровне, активно обсуждались представителями общественности, деловыми кругами центра и сибирских городов. Возможности государства не безграничны и самостоятельно найти рациональное решение всех транспортных проблем оно, как показал опыт конца XIX – начала XX в., способно не всегда. Именно поэтому привлечение частного капитала к формированию железнодорожной сети Сибири стало важным условием развития региона.

Российский деловой мир, особенно петербургский, активно включился в процесс железнодорожного освоения Сибири, получая при этом не только существенные прибыли, но и оказывая финансовую, технико-технологическую и организационную поддержку этому новому для Сибири виду транспорта. При всём многообразии форм участия столичных предпринимателей – организации планово-проектной деятельности, учредительстве, акционировании, поставках оборудования, комплектовании инженерного корпуса, проведении строительных работ и эксплуатационного периода, предусмотренного уставами акционерных обществ, важное значение имела инициатива и личная предприимчивость. Строительство железных дорог требовало значительных капиталовложений на длительное время.

¹ Опыт российских модернизаций XVIII–XX вв. М., 2000.

² Азиатская Россия (Атлас Азиатской России): в 3 т. Т. 2: Земля и хозяйство. СПб., 1914; Винокуров М. А. Экономика Сибири: 1900–1928 гг. Новосибирск, 1996; Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988; Тимошенко А. И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири (1891–1916 гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. Сер.: Отечественная история. 2000. № 2. С. 71–74; Шиловский М. В. Роль государства в развитии производительных сил Сибири во второй половине XIX – начале XX века: к постановке проблемы // Роль государства в хозяйственном и социокультурном развитии Азиатской России XVII – начала XX века: сборник материалов региональной научной конференции. Новосибирск, 2007. С. 15–25; Скубневский В. А. Промышленность городов Сибири в конце XIX – начале XX в. // Урбанизационные процессы в Сибири второй половины XIX – начала XX в. Барнаул, 2010. С. 67–78; Зиновьев В. П. Сибирь в современной России: исторические традиции и перспективы модернизации // Вестник Томского государственного университета. Сер.: История. 2017. № 46. С. 81–84.

Стоимость сооружения одной версты, по данным Министерства путей сообщения, колебалась в 1913 г. от 44,5 тыс. руб. до 156,9 тыс. руб.¹ В связи с этим обстоятельством, для организации капиталов и ведения строительных работ, образовывались акционерные общества. Привлечение частных капиталов сочеталось с финансовой поддержкой со стороны государства: правительство гарантировало доходы на акции и облигации, брало на себя убытки акционерных обществ. В свою очередь, облигационные займы акционерных обществ по строительству частных сибирских железных дорог, преимущественно располагавшиеся на французском денежном рынке, обеспечивали приток иностранного капитала в российскую экономику. В условиях инновационной программы частно-государственного партнёрства складывались и развивались материально-организационные отношения между правительством и частными акционерными обществами Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог. Эти линии проектировались и возводились за счёт средств частных предпринимателей.

Изучение истории хозяйственного освоения Сибири, ставшее одним из важнейших направлений исторических и междисциплинарных исследований, актуализировало проблему истории частного железнодорожного строительства. По теме монографии существует обширная исследовательская литература, которую мы разделили на три группы: досоветская, советская и современная российская.

В работах авторов досоветского периода П. П. Мигулина, В. Н. Печковского, О. А. Струве, Н. П. Петрова, С. А. Штольцама, А. М. Ларионова и других авторов сюжеты железнодорожного дела Российской империи конца XIX – начала XX в. освещались с позиций интересов представителей бюрократических сфер управления, отстаивавших преимущества казённого железнодорожного хозяйства над частным². Противоположную

¹ Статистический сборник МПС за 1913 г. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. С. 10.

² Мигулин П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. Харьков, 1903; Печковский В. Н. Руководящие принципы в будущей железнодорожной политике. СПб., 1907; Струве О. А. Обслуженность России железными дорогами в отдельных ее частях по сравнению с другими странами. СПб., 1909; Петров Н. П. Правительственные источники образования капиталов железных дорог. СПб., 1910; Штольцман С. А. Где нам надо строить железные дороги. СПб., 1910; Тихоцкий И. А. Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904–1913 гг. СПб., 1914.

точку зрения отстаивали представители железнодорожных и банковских кругов: А. В. Лукин, А. А. Бубликов, К. Я. Загорский, Г. В. Адрианов, В. А. Яцына, стремившихся к установлению контроля частного капитала над железнодорожным транспортом¹. Ценность работ досоветских авторов состоит в том, что они содержат богатый фактический материал о железнодорожной политике российского правительства. Многие авторы были не только современниками, но и активными участниками развития железнодорожного дела, инженерами-путейцами, финансистами. Поэтому их работы, несмотря на преимущественно публицистический характер, имеют определённую значимость.

В советской историко-экономической историографии вопросы истории частного железнодорожного транспорта Сибири представлены недостаточно. Как правило, авторы рассматривают их в контексте других проблем. Исследования по общим направлениям социально-экономического развития России в конце XIX – начале XX в., по вопросам особенностей экономической политики правительства, становления российского финансового капитала, формирования частно-государственного партнёрства в капиталоемкой отрасли транспортного освоения Российской империи представлены трудами историков и экономистов. Работы И. Ф. Гиндина, П. А. Хромова, П. И. Лященко, М. Я. Гефтер, П. В. Волобуева, В. И. Бовыкина, А. П. Погребинского, С. Г. Струмилина, Л. Е. Шепелева, В. Я. Лаверычева и других исследователей общих проблем социально-экономического развития страны периода капитализма создали основу для ориентации в вопросах изучения истории железнодорожного транспорта России и Сибири как составной её части².

¹ Лукин А. В. Будущие железные дороги из Европейской России в Азию. СПб., 1885; Адрианов Г. В. Изыскания Минусинской железной дороги на средства А. А. и В. А. Баландиных. СПб., 1911; Загорский К. Я. Частное железнодорожное строительство и гарантирование железнодорожных акций. СПб., 1912; Яцына В. А. Южно-Сибирская железная дорога в общегосударственном значении. СПб., 1913; Бубликов А. А. Частное железнодорожное строительство последних лет. СПб., 1914.

² Гиндин И. Ф. Банки и промышленность России до 1917 г. К вопросу о финансовом капитале в России. М.; Л., 1927; Его же. Русские коммерческие банки. Из истории финансового капитала в России. М., 1948; Хромов П. Я. Экономическое развитие России в XIX–XX веках. 1800–1917. М., 1950; Лященко П. И. История народного хозяйства в СССР. М., 1952. Т. 2; Гефтер М. Я. Царизм и монополистический капитал в металлургии юга России до Первой мировой войны. (К вопросу о подчинении государственного аппарата монополиям) // Исторические записки. М., 1953. Т. 43. С. 122–134; Гиндин И. Ф. Московские

В трудах, посвящённых истории железнодорожного транспорта Европейской России конца XIX – начала XX в., основное значение для темы нашей работы имеют исследования по истории казённых железных дорог, линий, построенных на средства частных предпринимателей, по вопросам положения рабочих-железнодорожников и их участия в революционном движении. Разработка проблем правовой и экономической организации работы железнодорожного транспорта в мирное время и в годы Первой мировой войны, технического развития железных дорог, истории формирования государственно-капиталистической системы на железнодорожном транспорте, процесса монополизации частного железнодорожного транспорта, выразившегося в развитии тенденций организационно-экономического объединения отдельных железнодорожных обществ, социально-экономического положения железнодорожного пролетариата европейской части России нашла отражение в исследованиях Н. И. Ушакова, В. С. Виргинского, Л. И. Гумилевского, Т. С. Хачатурова, Л. Г. Напорко, А. М. Соловьёвой, И. Н. Боголеповой, В. В. Журавлёва, В. Я. Лаверычева, И. М. Пушкарёвой, И. Н. Палтусовой и других¹.

банки в период империализма (1900–1917 гг.) // Исторические записки. М., 1956. Т. 58; Волобуев П. В. О государственно-монополистическом капитализме в России в 1917 г. (март–октябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1959. № 9. С. 44–63; Погребинский А. П. Государственно-монополистический капитализм в России. М., 1959; Хромов П. А. Очерки экономики России периода монополистического капитализма. М., 1960; Струмилин С. Г. Очерки экономической истории России и СССР. М., 1966; Бовыкин В. И. Зарождение финансового капитала в России. М., 1967; Погребинский А. П. Государственные финансы царской России в эпоху империализма. М., 1968; Шепелев Л. Е. Акционерные компании в России. Л., 1973; Лаверычев В. Я. Государство и монополии в дореволюционной России. Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат. М., 1982.

¹ Ушаков Н. И. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928; Виргинский В. С. История техники железнодорожного транспорта. М., 1938. Вып. 1; Гумилевский Л. И. Железная дорога. Возникновение и развитие от начала до наших дней. М., 1943; Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952; Напорко Л. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта в СССР. М., 1954; Соловьёва А. М. К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве России накануне Первой мировой войны // Исторические записки. М., 1956. Т. 55. С. 173–209; История машиностроения и транспорта. М., 1956; Соловьёва А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; Боголепова И. Н. Финансовый капитал в железнодорожном строительстве России накануне Первой мировой войны // Вопросы истории. 1979. № 9. С. 52–60; Журавлёв В. В. Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. М., 1980. Т. 86. С. 57–132; Лаверычев В. Я., Пушкарёва И. М. Некоторые проблемы изучения истории рабочего класса России периода

В исследовательской литературе по истории железнодорожного транспорта Сибири конца XIX – начала XX в. следует выделить публикации по истории выбора маршрутов пролегания, строительства и эксплуатации государственной Транссибирской магистрали, о её влиянии на социально-экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока; истории проектирования и становления частного железнодорожного строительства в Сибири, акционерного учредительства и роли банковского капитала в финансировании частного железнодорожного предпринимательства; литературу по вопросам формирования, численности, социально-экономического положения сибирских железнодорожников, их участия в революционном движении начала XX в. Эти темы разрабатывались историками И. Т. Белимовым, К. Т. Новаковой, Д. М. Зольниковым, В. Ф. Борзуновым, А. А. Мухиным, В. И. Макаревич, Б. И. Земеровым, Г. Х. Рабиновичем, П. С. Коноваловым, В. А. Ламиным, В. П. Зиновьевым, М. Р. Сигаловым, Т. И. Баталовой и другими¹.

Работа по изучению литературы советского периода показала, что приоритетным направлением было изучение истории классовой борьбы, политической роли железнодорожного пролетариата в революционном движении. В этой области исто-

империализма // Вопросы истории. 1981. № 1. С. 18–34; Палтусова И. Н. Частные железные дороги России в годы предвоенного промышленного подъёма: дис. ... канд. ист. наук. М., 1986.

¹ Белимов И. Т. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции // Из истории рабочего класса Сибири. Новосибирск, 1964. С. 204–221; Новакова К. Т. Сибирский железнодорожный пролетариат. 1891–1904. Красноярск, 1965; Зольников Д. М. Рабочее движение в Сибири в 1917 г. Новосибирск, 1969; Борзунов В. Ф. История создания Транссибирской магистрали XIX – начала XX вв.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Томск, 1972; Земеров Б. И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма // Рабочие Сибири в период империализма. Томск, 1974. Вып. 14. С. 24–41; Макаревич В. И. История Алтайской железной дороги (1897–1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 1974; Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX вв. Томск, 1975; Коновалов П. С. Рынок рабочей силы, источники формирования и состав строительных рабочих в эпоху капитализма // Промышленность и рабочие Сибири в период капитализма: сб. статей. Новосибирск, 1980. С. 106–130; Ламин В. А. Ключи к двум океанам. Хабаровск. 1981; Его же. Исторический опыт разработки проблем формирования железнодорожной сети на севере Сибири и Дальнего Востока: дис. ... д-ра ист. наук. Новосибирск, 1986; Зиновьев В. П. Промышленное и транспортное освоение Сибири во второй половине XIX в. в советской историографии // Хозяйственное освоение Сибири в период капитализма (историография проблемы). Новосибирск, 1988. С. 30–36; Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство. ...; Баталова (Андреева) Т. И. История частного железнодорожного транспорта Сибири в конце XIX – начале XX вв.: дис. ... канд. ист. наук. Томск, 1990.

рической науки накоплен большой фактический материал, поставлены и решены важные исследовательские задачи. Вместе с тем, несмотря на тщательную проработку отдельных сюжетов по социально-экономической истории России периода капитализма, в работах советского периода история железнодорожного транспорта, в том числе частного, Европейской России и Сибири освещена неполно.

Современная российская исследовательская литература отражает востребованность в изучении истории общества, экономики в целом и истории транспортного освоения Сибири в частности. Исследователи О. В. Гончарук, М. А. Винокуров, А. П. Суходолов, В. А. Ламин, В. Ю. Плёткин, В. Я. Ткаченко, О. Н. Елютин, В. П. Зиновьев, М. В. Шиловский, А. С. Сенин, М. А. Давыдов, В. П. Бойко, В. Н. Ефименко, А. П. Кадесников и другие в своих работах представляют с разной степенью подробности, в зависимости от тем исследований, конкретно-исторический материал о становлении и развитии железных дорог¹.

Продолжение изучения истории Великого Сибирского железнодорожного пути, выполнявшего стратегическую и транзитную роль, вносящего определённый вклад в мировое пассажирское и грузовое движение, стало одним из важнейших направлений исторических и междисциплинарных исследований. История планово-проектной подготовки, финансирования и строительства, производственно-технологические процессы деятельности магистрали и другие аспекты отражены в современной российской исследовательской литературе – в научных статьях, монографиях, диссертациях А. И. Тимошенко, Е. В. Вечер, В. Ф. Борзунова, Л. В. Кальминой, В. Н. Тестова, А. Ю. Ижен-

¹ Гончарук О. В. Управление транспортом: Вопросы теории и практики. СПб.: Наука, 1994; Винокуров М. А., Суходолов А. П. Экономика Сибири: 1900–1928. Новосибирск, 1996; Ламин В. А., Плёткин В. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург, 1999; Елютин О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства и его последствия // Вопросы истории. 2004. № 2. С. 47–57; Зиновьев В. П. Индустриальные кадры старой Сибири. Томск, 2007; Шиловский М. В. Роль государства в развитии производительных сил Сибири во второй половине XIX – начале XX века: к постановке проблемы. . . ; Сенин А. С. Министерство путей сообщения в 1917 г. М., 2009; Давыдов М. А. Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб., 2010; Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Очерки истории сухопутных путей сообщения (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства). Томск, 2010.

деева, З. Л. Крейнис, А. М. Гилько, А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко, Н. В. Никифоровой и других¹. К исследованиям по истории Транссиба тематически примыкают работы Т. И. Андреевой (Баталовой), С. В. Андрюковой, Н. В. Никифоровой, В. А. Скубневского, В. Л. Степанова и других по истории частного железнодорожного транспорта Сибири и отдельных структурных подразделений Транссиба, строившихся в составе магистрали².

Обзор историографии свидетельствует, что интерес к теме железнодорожного транспорта Сибири не ослабевает и, учитывая современные тенденции развития частно-государственного партнёрства во всех сферах экономики, обращение к историческому опыту проектирования, финансирования, строительства

¹ Тимошенко А. И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири. ... С. 71–74; Вечер Е. В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX – начале XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2004; Борзунов В. Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. М., 2001. Ч. 2; Кальмина Л. В. Транссибирская магистраль в Забайкалье на рубеже XIX–XX веков: двойной ракурс // История и культура Сибири, стран Центральной и Восточной Азии. Улан-Удэ, 2006; Крейнис З. Л. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. М., 2010; Тестов В. Н. Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1881–1894). Воронеж, 2011; Ижэндеев А. Ю. Организация управления транспортом России: (по материалам Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения в конце XIX – начале XX вв.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2011; Крейнис З. Л. Великий Транссиб. Трудные годы строительства (1891–1916). М., 2016; Гилько А. М. Транссибирская магистраль как фактор социально-экономического развития Енисейской губернии в 1893–1917 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Красноярск, 2017; Хобта А. В., Гордиенко Т. Н. Инженеры – создатели Транссиба. Тверь, 2017; Хобта А. В. Изыскательские и проектные работы для Транссибирской магистрали (1880–1910-е гг.). Тверь, 2017.

² Баталова Т. И. Источники финансирования частного железнодорожного строительства в Сибири // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – 1920-е гг.). Барнаул, 1995. С. 153–174; Андрюкова С. В. Железнодорожное освоение Южного Кузбасса (первая половина XX в.) // Экономическая история Сибири XX века. Барнаул, 2006. С. 211–215; Её же. Кузбасс в первой четверти XX в.: проблемы транспортного освоения // Вестник Том. гос. ун-та. 2007. № 297. С. 102–103; Её же. Железнодорожное строительство на территории Кузбасса: (1896–1941 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2007; Андреева Т. И. Алтайская железная дорога // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918: энциклопедия. В 3 т. М., 2014. Т. 1. С. 61; Её же. Ачинско-Минусинская железная дорога // Там же. Т. 1. С. 94; Её же. Кольчугинская железная дорога // Там же. Т. 2. С. 85–86; Её же. Кулундинская железная дорога // Там же. Т. 2. С. 181–182; Никифорова Н. В. Забайкальская железная дорога во время русско-японской войны // Военно-исторический журнал. 2017. № 1. С. 67–74; Её же. История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2019; Скубневский В. И. Влияние Алтайской железной дороги на экономическое развитие Барнаула // Индустриальное развитие в Центральной Азии: историческое развитие для региона. Барнаул, 2020. С. 66–76; Степанов В. Л. Государство или частный капитал? Дискуссия в печати о реформировании железнодорожного хозяйства в середине 1870-х – начале 1890-х гг. // Российская история. 2021. № 3. С. 51–69.

и начального периода эксплуатации частных железных дорог Сибири позволяет выделить общие и специфические черты механизма взаимодействия государства и частного сектора экономики.

Целью данной монографии является исследование формирования и становления частного железнодорожного транспорта Сибири как объективной необходимости её хозяйственного освоения. Актуальность проблемы опыта частно-государственного партнёрства определяется ростом экономического значения современной Сибири и, соответственно этому, необходимости конкретного определения исходных рубежей и основных этапов складывания железнодорожной сети, анализа и обобщения положительных и отрицательных аспектов изучаемого процесса. В соответствии с исследовательской целью автором ставятся задачи анализа политики правительства Российской империи по формированию железнодорожной сети Сибири на примере строительства государственной Транссибирской магистрали и проектирования сети частных железных дорог на основе частно-государственного партнёрства; определения источников финансирования частного железнодорожного строительства в Сибири в условиях образования территориальных сфер влияния отечественного и иностранного банковского капитала; характеристики хода строительства частных железных дорог Сибири и положения рабочих-строителей и эксплуатационников в мирное время и в условиях начавшейся Первой мировой войны; оценки начального периода эксплуатации частных железных дорог Сибири и планово-проектной деятельности акционерных обществ по строительству отдельных линий и магистралей.

При решении исследовательских задач учитывались концептуальные основы теории модернизации в контексте стратегии развития России в конце XIX – начале XX в.

Хронологические рамки монографии охватывают период с 90-х гг. XIX в. до 1917 г. Нижняя граница рамок обусловлена началом строительства Транссибирской магистрали и появлением первых проектов частных железных дорог Сибири. Верхняя граница связана с революционными потрясениями 1917 г., которые привели к ликвидации сложившихся отношений государственной вла-

сти с деловыми кругами в транспортной сфере, изменив правовые и экономические основы железнодорожного освоения Сибири.

Территориальные рамки определены в пределах Томской, Енисейской, Иркутской губерний и частично Северного Туркестана, на пространствах которых частными предпринимателями велась планово-проектная деятельность, были построены и сданы в эксплуатацию Алтайская, Кольчугинская и Кулундинская железные дороги, построен и сдан в эксплуатацию участок Ачинск – Ададым Ачинско-Минусинской линии, разрабатывались проекты пионерного возведения магистралей.

Источниковую базу монографии составляют как опубликованные, так и неопубликованные источники. По своему происхождению и содержанию они делятся на несколько групп: законодательные акты, делопроизводственные материалы, статистические и справочно-информационные издания, периодическая печать, планово-картографический материал.

Первую группу источников образуют уставы «Собрания узаконений и распоряжений правительства, издаваемые при правительствующем Сенате». Изучение уставов железнодорожных обществ даёт ценный материал о принципах, на которых устанавливались взаимоотношения государства и частных обществ. Уставы дают сведения о целях учреждения обществ, условиях образования, о технических проектах и расценочных ведомостях, об условиях производства работ, отчётности перед правительством, организации капиталов в период постройки и эксплуатации. В уставах чётко регламентируется деятельность правлений обществ, располагавшихся в Петербурге, и управлений по постройке дорог, находившихся на местах строительства железнодорожных линий, и полномочия и функции правительственных органов по надзору за акционерными обществами. В качестве дополнений к уставам обществ издавались разрешения о сооружении ветвей к дорогам, о дополнительных выпусках гарантированных правительством облигаций.

Вторую группу источников составляют делопроизводственные материалы – документация государственных учреждений, акционерных железнодорожных обществ, частных коммерческих банков, представительных организаций буржуазии и канцелярии Кабинета. Подавляющее большинство этих документов

находится в архивах. В работе использованы материалы 44 архивных фондов из хранилищ: Российского государственного исторического архива (РГИА), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Государственного архива Алтайского края (ГААК), Государственного архива Красноярского края (ГАКК), Государственного архива Томской области (ГАТО), Государственного архива Новосибирской области (ГАНО), Государственного архива Иркутской области (ГАИО), Муниципального казённого учреждения «Архив г. Ачинска» (МКУ «Архив г. Ачинска») и архива Алтайского отделения Ордена Ленина Западно-Сибирской железной дороги.

Делопроизводственные материалы государственных учреждений представлены фондами Совета Министров, Министерства путей сообщения, Министерства финансов, Министерства торговли и промышленности, Департамента железнодорожных дел, Государственной Думы, Второго департамента Государственного Совета, Государственного контроля, Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Материалы этих фондов характеризуют железнодорожную политику российского правительства, раскрывают позиции государства по вопросам формирования и действия частно-государственного партнёрства в организации частного железнодорожного транспорта в Сибири. В сведениях о ходе строительных работ скомплектован обширный материал о технической оснащённости строившихся линий, об итогах освидетельствования дорог, готовившихся к эксплуатации, о количестве недоделок, отклонений от расценочных ведомостей. Эти материалы раскрывают стратегию и тактику государственных органов и правлений акционерных обществ.

Документы железнодорожных обществ являются основным источником информации о строительстве и вводе в эксплуатацию отдельных участков дорог, их доходах и расходах, пробеге подвижного состава, количестве перевезённых пассажиров и объёмах грузов. Наиболее полно эти материалы сохранились в РГИА – фонд 291 «Правление общества по постройке Алтайской железной дороги» и в МКУ «Архив г. Ачинска» – фонд 16 «Управление по постройке Ачинско-Минусинской железной дороги».

Основную часть материалов этих фондов составляют договоры акционерных обществ с подрядчиками, ведомости и наряды, протоколы акционерных собраний, журналы освидетельствования участков дорог, таблицы повышения цен на стройматериалы и рабочие руки в связи с начавшейся Первой мировой войной, данные об участии военнопленных и иностранных рабочих в постройке железнодорожных линий.

Дошедшие до нас делопроизводственные материалы акционерных обществ Кольчугинской и Кулундинской железных дорог представляют собой лишь отдельные фрагменты некогда существовавших комплексов текущего делопроизводства. Основным недостатком документации этих железнодорожных обществ является отрывочность сведений о рабочих – строителях и эксплуатационниках, условиях их труда и быта, определения объёмов и стоимости работ, источниках формирования, формах протестного движения.

Материалы о результатах эксплуатации частных железных дорог Сибири сосредоточены в фондах ГАРФ и РГАЭ в сведениях Центральной ликвидационной комиссии по делам частных железнодорожных обществ при Совете Народных Комиссаров, Исполнительном комитете Всероссийского железнодорожного союза и Народном Комиссариате государственного контроля. Эти сведения представляют результаты действий частных предпринимателей на дорогах Сибири в условиях Первой мировой войны и нарастания революционного движения.

Активную роль в учреждении и финансировании железнодорожных обществ играли петербургские частные коммерческие банки. В фондах крупнейших российских коммерческих банков РГИА отложились комплексы единообразной документации по истории учреждения и финансирования железнодорожных обществ, уставы, отчёты, справки о финансовом положении, списки акционеров, протоколы заседаний, деловая переписка между банками – членами консорциумов.

Финансовые документы Алтайской железной дороги сосредоточены в фонде Учетно-ссудного банка, Кольчугинской и Южно-Сибирской дорог в фонде Международного банка. Фонд Азовско-Донского банка содержит материалы Кулундинской дороги, Русско-Азиатского – Ачиско-Минусинской линии. Отдель-

ные фрагменты финансовой деятельности частных железных дорог Сибири отражены также в фондах Русского для внешней торговли, Русско-торгово-промышленного, Петербургского частного коммерческого, Сибирского торгового, Русско-французского банков – членов железнодорожного банковского синдиката.

Делопроизводственные материалы частных коммерческих банков Петербурга дают возможность проследить процесс слияния банков с развивающейся сибирской промышленностью, монополизацию железнодорожного транспорта в Сибири. К фондам банков тематически примыкает материал из фондов промышленных монополистических предприятий: «Копикуза», «Богословского горнозаводского акционерного общества», «Росгорна», золотопромышленного общества «Алтай» и фонда «Документов разных лиц, изъятых из сейфов частных банков и кредитных обществ, находившихся в Петрограде».

Интересные комплексы источников образовались в результате взаимоотношений государственных учреждений с представительными организациями буржуазии и канцелярией Кабинета. Эти источники содержат богатый материал о заинтересованности буржуазии и Кабинета в развитии железнодорожного транспорта в Сибири и степени их активности при обсуждении вопросов о направлении дорог.

В фондах губернских управлений городских управ, биржевых комитетов ГАТО, ГААК, ГАКК, ГАИО, ГАНО, МКУ «Архив г. Ачинска» приводятся подробные данные о численности, составе населения, бюджете и грузообороте городов. Здесь же приведены ведомости о сборе хлеба, фуражного зерна, количестве скота у населения, списки торговых домов, договоры об учреждении товариществ, сведения о количестве промышленных и кустарных предприятий, то есть представительными организациями местной буржуазии доказывалось право города стать железнодорожной станцией.

Позиции в отношении сибирской буржуазии к проектированию железных дорог проявились в ходатайствах, прошениях, экономических и пояснительных записках, журнальных постановлениях городских дум и управ, протоколах совместных совещаний при генерал-губернаторах. Эта печатная продукция изготавливалась на средства представительных организаций

местной буржуазии. Наиболее полно эта группа источников представлена в ГАИО и ГАКК.

В фондах управления Алтайского округа ГААК имеются материалы, характеризующие цели, которые преследовал Кабинет при проектировании и строительстве Алтайской, Кольчугинской, Кулундинской и позднее Южно-Сибирской дорог. Эти материалы представлены документами об отчуждении и оценке земли, об отпуске лесных материалов подрядчикам для изготовления принадлежностей путевого хозяйства, договорами с акционерными обществами и компаниями о разработке недр в землях Кабинета.

Третья группа источников представлена статистическими и справочно-информационными изданиями Министерства финансов, Министерства путей сообщения, Советов съездов представителей промышленности и торговли. Они содержат массовые сведения о техническом и финансово-экономическом состоянии железнодорожной сети и позволяют проследить общие процессы и динамику железнодорожного транспорта как отрасли народного хозяйства. Статистический и справочно-информационный материал, характеризующий отдельные стороны частного железнодорожного хозяйства, представлен как в отчётах по эксплуатации железных дорог, составленных правлениями акционерных обществ, так и в отдельных статистических сборниках.

На основе годовых эксплуатационных отчётов и специальных материалов, поступавших в отдел статистики и картографии Министерства путей сообщения, а также в Департамент железнодорожной отчётности Государственного контроля от правлений и строительных управлений железнодорожных обществ, составлялись «Статистические сборники Министерства путей сообщения» и «Сведения о железных дорогах». Важные сведения о строительстве частных железных дорог Сибири, о конкурентной борьбе содержатся во Всеподданнейших отчётах Государственного контролёра и министра путей сообщения.

Эти материалы дореволюционной статистики и справочной информации имеют одну общую особенность: приводимые в них данные зачастую несопоставимы и не дают правильной социально-экономической характеристики изучаемых явлений.

Для использования статистического и справочно-информационного материала нам пришлось провести предварительную работу по отбору первичных данных, их сопоставлению с первоисточниками, хранящимися в архивах.

Четвертую группу источников составляет периодическая печать. Использованы, прежде всего, издания отраслевой журналистики – экономические газеты и журналы. Важнейшее значение имеют издания «Биржевые ведомости», «Торгово-промышленная газета». В них публиковались статистические обзоры, списки предпринимателей, извлечения из годовых отчетов, балансы частных железнодорожных обществ. Списки акционеров компаний, данные о прибылях и убытках содержатся также в ряде других изданий. Отметим орган Министерства финансов «Вестник финансов, торговли и промышленности». К нему близки по содержанию частные биржевые издания: «Финансовое обозрение», «Финансовая газета», «Биржа», «Биржевая спекуляция и акционерное дело», «Биржа за неделю», «Банки и биржа» и другие, выражавшие интересы крупной российской буржуазии.

Публиковавшиеся в них сведения отражали историю возникновения железнодорожных обществ в Сибири с момента ходатайств предпринимателей о получении концессии на строительство до образования акционерных обществ.

Вопросы железнодорожного освоения Сибири оживленно обсуждались и на страницах периодической печати более общего характера. Автором полностью или выборочно просмотрены некоторые сибирские издания либерально-буржуазного направления – журнал «Сибирские вопросы», газеты «Ачинские известия», «Восточное обозрение», «Сибирская жизнь», «Сибирь», «Утро Сибири» и другие.

Эти издания дают материал, который позволяет судить о степени заинтересованности буржуазии центра и Сибири в железнодорожном строительстве за Уралом, дают информацию о разных проектах железных дорог. На страницах этих изданий иногда публиковались фрагментарные материалы об условиях труда и быта рабочих и служащих частных железных дорог.

Скромные результаты дали исследования железнодорожной прессы. Журналы «Вестник путей сообщения», «Воля и думы железнодорожника», «Железнодорожная служба» и другие приво-

дят некоторые сведения общего характера об экономической и железнодорожной политике правительства, значении строительства дорог для экономики европейской части России и Сибири. Эти данные существенного значения не имеют.

Материалы периодической печати требуют внимательного изучения и сопоставления с другими источниками. В прессе часто печатались непроверенные и противоречивые сообщения, рассчитанные на сенсацию.

Пятую группу источников представляет планово-картографический материал, который является итогом деятельности изыскательских партий Министерства путей сообщения и частных предпринимателей в Сибири и Северном Туркестане. Этот материал сосредоточен в фондах Министерства путей сообщения, Второго департамента Государственного Совета, Переселенческого управления, Техническо-инспекторского комитета железных дорог Министерства путей сообщения РГИА.

Кроме карт проектируемых линий здесь же хранятся графики и планы отдельных участков дорог, географические и экономические карты Томской, Енисейской, Иркутской губерний, Северного Туркестана, проекты виадуков и мостов через реки Обь, Иню, Бердь, Абакан, Енисей, Карасук, Бурлу, Тептятку и другие, планы и проекты водоснабжения станций, альбомы сооружений на линиях и другие материалы, которые дают наглядное представление о масштабах строительства железнодорожного пути и искусственных сооружений.

Таким образом, монография основана на широком круге разнообразных исторических источников, отличающихся степенью репрезентативности, видовым разнообразием. Они не всегда полны, не все сведения можно проверить и сравнить. Но в целом все группы источников в совокупности, дополняя и корректируя друг друга, дают представительный и достоверный фактический материал, позволяющий достичь поставленную цель и решить основные задачи исследования.

ГЛАВА I

РОССИЙСКИЙ И ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ В ЧАСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ СИБИРИ

1.1. Капиталистическое освоение Сибири и планы становления и развития железнодорожной сети

Становление и развитие железнодорожного строительства в Сибири на переломе XIX–XX вв. являлось делом общегосударственного масштаба и стало определяющим пунктом её новейшей истории. Железнодорожный транспорт связал все отрасли экономики, сферу производства со сферой потребления, обеспечивал основные социально-экономические контакты и потребности хозяйства и общества. Транспортировка товаров и пассажиропотоков – одна из основных форм, в которых материализовывалось функционирование громадного народно-хозяйственного организма. Именно железные дороги создали качественно новое единство гигантской территории Сибири. Сформировавшаяся в 80–90-е гг. XIX в. концепция экономико-географической структуры железнодорожного транспорта отвечала принципам построения опорного каркаса, своеобразной технико-экономической матрицы, влиявшей на содержание социально-экономических, геополитических, геостратегических и других видов отношений.

К рубежу XIX–XX вв. Россия подошла отягощённая грузом нерешённых проблем, тормозивших её социально-экономическое развитие. По-прежнему первостепенной задачей являлась буржуазная модернизация, трансформация феодально-аграрной страны в капиталистическую аграрно-индустриальную дер-

жаву. Модернизация экономики – это насущная и объективная необходимость, вызванная стремлением государства обеспечить национальные интересы, поддерживая долговременную социально-экономическую стабильность, укрепляя мировые позиции страны, обороноспособность, экономическую мощь, конкурентоспособность на рынках товаров и услуг, благосостояние населения.

Политика модернизаций в любой стране всегда связана с преодолением широкого спектра социально-экономических, финансовых, технических, кадровых проблем при учёте реальных возможностей и ограничений. Условия модернизации и инновизации российской экономики конца XIX – начала XX в. и её ключевых регионально-отраслевых звеньев, в числе которых транспортный комплекс Сибири, формировались под влиянием, с одной стороны, общемировых тенденций, которые определяли общий фон экономических трансформаций, с другой – специфических условий протекания модернизационных процессов. Железнодорожное строительство и социально-экономический прогресс Сибири – процессы неразделимые, взаимодополнявшие, активно влиявшие друг на друга. Железные дороги становились самостоятельным, мощным фактором дальнейшего развития капитализма, важной технообразующей структурой государства, входившей в число приоритетных в процессе обеспечения жизнедеятельности населения, игравшего активную роль в ускорении темпов его развития.

В контексте модернизации экономики государства особую актуальность приобретало железнодорожное строительство, которое, с одной стороны, выступало результатом процесса модернизации, а с другой – её фактором, поскольку институциональной основой модернизации являлись инновации – внедрённые новшества, обеспечивавшие качественный рост трансформационных процессов и обусловленные развитием рынка. Здесь уместно напомнить, что «рынок» – очень широкое, объёмное понятие, и его многозначность соответствует огромной сложности процессов, совокупность которых этим понятием покрывается. В частности, будучи сферой обмена товаров, услуг, финансовых и иных ресурсов, рынок является также и «сферой, в которой проявляются объективные зако-

номерности, присущие капиталистическому производству и стихийно регулирующие это производство»¹.

Транспорт всегда был и остаётся не только составной частью экономической системы страны, но и фактором её единства и безопасности, особенно в таком государстве, как Российская империя конца XIX – начала XX в. Транспортная система страны в этот период являлась сложнейшим, тесно связанным со всеми отраслями народного хозяйства комплексом, главная задача которого – доставка в пункты потребления всех произведённых товаров при минимальных затратах ресурсов и времени. Не менее важную роль играл транспорт и в социальной сфере, обеспечивая населению страны свободу передвижения. Состояние транспорта зависит от способа производства и уровня развития производительных сил. Железные дороги становились, в свою очередь, самостоятельным, мощным фактором дальнейшего развития капитализма, важной технообразующей структурой государства, входившей в число приоритетных в процессе обеспечения жизнедеятельности населения, игравшего активную роль в ускорении темпов его развития.

Одной из важнейших задач любого цивилизованного государства является целенаправленная деятельность по управлению экономикой страны в координатах единой государственно-политической и экономической системы, и правительственная политика России в сфере организации и деятельности путей сообщения в конце XIX – начале XX в. в значительной мере определялась с учётом предшествующего опыта транспортно-го освоения гигантских территорий.

Сеть сухопутных сообщений формировалась постепенно от поселения к поселению в направлении основных трактов и городов². Во многих местах сухопутные дороги проходили вдоль рек, по берегам которых располагались поселения. Быстрое появление дорог в местах раннего заселения объясняется использованием самой простой технологии дорожного строительства, которая состояла в «укатке грунта» санями и телегами. Гужевой

¹ Давыдов М. А. Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика. С. 17; Массовые источники по социально-экономической истории периода капитализма / отв. ред. И. Д. Ковальченко. М., 1979. С. 345.

² Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. Новосибирск, 2004. С. 85.

транспорт в условиях динамично развивавшегося капитализма и всё возрастающего объёма перевозок терял свою значимость, и грунтовые дороги, основным строительным материалом которых являлась земля, подразделявшиеся на «естественные или неукреплённые» и на «улучшенные или укрепленные»¹, не позволяли справляться с масштабами освоения имевшегося потенциала.

Преимущества многочисленных рек России: «В виде водяных путей нашей стране дано такое благо, какого не имеет ни одно государство Европы и которое даже теперь сберегает ей громадные суммы, которые иначе рассеялись бы в виде дыма из паровозных котлов...»², осознавались в конце XIX – начале XX в. не только чиновниками Министерства путей сообщения и судоходными предпринимателями. Именно речной сетью обусловлен своеобразный характер и сама возможность колонизации огромных территорий страны: люди селились вдоль рек, осваивая лишь прилежащие к ним территории, а большие пространства лесов и болот в междуречьях оставались незаселёнными, невозделанными, а часто и непроходимыми. Кроме этого, судоходные реки России в основном текут в меридиональном направлении, имеют ограниченные сроки навигации. Сухопутные коммуникации всегда должны были пересекать оставшиеся пустыми междуречья, но география сложившихся и перспективных производственных связей не совпадала с естественной направленностью рек.

Гужевые перевозки были необходимы лишь на трассах межбассейновой передачи торговых грузов – волоках³. Речной транспорт обеспечивал высокую провозную способность на глубоководных реках при низкой себестоимости и небольших капитальных затратах, но вместе с тем эксплуатация речных судов сопряжена с зависимостью от климатических условий, природной заданностью направлений транспортной магистрали, отсутствием перспективы повышения скоростей транспортировки грузов по причине роста основных сопротивлений дви-

¹ История дорожного дела в Томской области / Б. К. Андрущенко, В. А. Бузанова, В. П. Зиновьев и др.; под ред. В. П. Зиновьева. Томск, 1999. С. 14.

² Наши водяные пути сообщения и их нужды. Киев, 1888. С. 62.

³ Беляков А. А. Внутренние водные пути России в правительственной политике конца XIX – начала XX века // Отечественная история. 1995. № 2. С. 156.

жению судна пропорционально скорости¹. Эти существенные недостатки эксплуатации исключались при работе железнодорожного транспорта, обеспечивавшего чёткую регулярность движения, независимо от климатических условий, высокую провозную способность, эффективность при перевозках больших объёмов и на большие расстояния. Скорость железнодорожных перевозок во второй половине XIX в. достигала 300 вёрст в сутки, что в 6–10 раз превосходило скорость гужевых перевозок, в 4,5 раза – паровозных и в 15 раз – с помощью бурлацкой тяги².

Уровень развития технико-экономического потенциала России с середины XIX в. был во многом обусловлен железнодорожным строительством. Не все страны оказались на передовой линии транспортного прогресса. Развитие и формирование железнодорожной сети России отличалось от американской и западноевропейской практик не в лучшую сторону (приложение 1). В отличие от США и Канады, где железные дороги возводились и по направлениям ранее сложившихся коммуникаций и столь же интенсивно прокладывались в районы перспективного формирования хозяйственных структур, развитие железнодорожной сети России так и не вышло за пределы замещения ею прежде действовавших транспортных сообщений. Все крупные железнодорожные магистрали, не говоря уже о линиях регионального значения, строились по направлениям ранее действовавших путей сообщения и производственных связей. Проектный задел железнодорожного строительства, ориентированный на расширение географии масштабной системы транспортных коммуникаций за счёт сооружения линий в районы нового перспективного хозяйственного освоения, создавался на протяжении многих лет³. Со временем железные дороги становились своеобразными векторами ускорения роста и пространственного расширения экономической сферы (приложение 2).

Развитие железнодорожного транспорта в России началось в 1837 г. со строительства Царскосельский железной дороги, имевшей сугубо местное значение. В 1851 г. завершилось

¹ Зайцев А. А., Ефанов А. Н., Третьяк В. П. Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта: в 2 т. М., 1998. Т. 1. С. 19.

² Чупров А. И. Железнодорожное хозяйство: Его экономические особенности и его отношения к интересам страны. М., 1875. Т. 1. С. 12–13.

³ Ламин В. А., Плёткин В. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек. . . С. 61, 75.

сооружение линии Петербург – Москва, явившейся важной вехой в формировании основных принципов транспортной политики в железнодорожном освоении российских пространств. Отечественная транспортная система с момента своего зарождения всегда развивалась по радиальному принципу. Все дороги начинались в государственно-политическом центре или строились по направлению к нему. Этот рисунок становления и роста транспортной системы по принципу «все дороги ведут в Рим» характерен для подавляющего числа государств.

Поражение России в Крымской войне показало, что государство действительно нуждается в рельсовой сети. 26 января 1857 г. был издан указ императора Александра II о создании первой сети железных дорог в России. В нём отмечалось: «...железные дороги, в надобности коих у многих были сомнения ещё за десять лет, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империи и сделались потребностью народною, желанием общим, настоящим. В сем глубоком убеждении, мы вслед за первым прекращением военных действий повелели о средствах к лучшему удовлетворению этой неотложной потребности... обратиться к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной, чтобы воспользоваться значительной опытностью, приобретённой при устройстве многих тысяч вёрст железных дорог на Западе Европы»¹. После отмены крепостного права начался период подъёма железнодорожного строительства, который пришёлся на 70-е годы XIX в. В пореформенное десятилетие 1866–1876 гг. быстро создавалась первая разветвлённая железнодорожная сеть с центром в Москве.

В конце XIX – начале XX в. всеми путями сообщения Российской империи (железнодорожными, шоссейными, водными, кроме морских портов) ведало Министерство путей сообщения. Все действовавшие и строившиеся железные дороги (за исключением тех, которые по специальному распоряжению правительства находились в ведении других ведомств, например, Военного министерства) в техническом, хозяйственном отношении также находились в ведении Министерства путей сообщения. Его структура, наряду с другими подразделениями,

¹ Верховский В. Н. Краткий исторический очерк начала и распространения железной дороги в России по 1897 г. включительно. СПб., 1898. С. 57.

состояла из трёх ведущих управлений: Управления железных дорог; Управления по сооружению железных дорог; Управления внутренних водных путей и железных дорог. Кроме Министерства путей сообщения, большое значение в решении вопросов, связанных с транспортом, имели Министерство финансов, Государственный Контроль и Военное министерство. В Министерстве финансов был создан департамент железнодорожных дел, в ведении которого находились все вопросы разрешения строительства новых линий и вопросы формирования тарифов по перевозке грузов и пассажиров.

В аппарате Государственного контроля действовал департамент железнодорожной отчётности в составе построечного и эксплуатационного отделов. Органы контроля на местах осуществляли ревизии целесообразности расходов, проверку на местах произведённых объёмов работ и поставок, финансовой отчётности за построенные дороги. Также контроль за эксплуатацией железных дорог нормальной колеи общего пользования осуществлялся Управлением железных дорог, которое по отношению к казённым линиям было органом распорядительным, а по отношению к частным – наблюдательным. Распорядительные функции Управления железных дорог по отношению к частным линиям ограничивались уставами, регламентировавшими действия правлений и советов строительных управлений частных акционерных обществ. Для регулирования на местах перевозок массовых грузов с целью наиболее полного и планомерного использования их провозной и пропускной способности и удовлетворения потребностей промышленности, торговли и населения 22 апреля 1906 г. были учреждены особые порайонные комитеты, между которыми были распределены железные дороги. Комитеты находились в ведении Министерства путей сообщения. Их деятельность объединялась и направлялась комитетом, находившимся при Управлении железных дорог¹. Вся сеть как казённых, так и частных железных дорог была разделена на десять районов, именовавшихся по месту пребывания комитетов: Петербургский, Московский, Ростовский, Уральский, Киевский, Харьковский, Воронежский, Самарский, Сибирский и

¹ Биржа. 1906. 18 июня.

Дальневосточный¹. К началу XX в. железнодорожная сеть России превратилась в сложное многоотраслевое хозяйство (приложения 3, 4, 5). Но, несмотря на совершенствование системы управления транспортом, обеспеченность железнодорожным сообщением Российской империи, особенно её Азиатской части, была гораздо ниже США и развитых стран Европы.

Особое значение на рубеже XIX–XX вв. приобретало развитие транспортных связей с относительно изолированными восточными окраинами государства. Строительство магистралей выходит за пределы Европейской части России и направляется в Сибирь, на Дальний Восток, в Туркестан. Управление окраинами Российской империи и история национальной политики второй половины XIX – начала XX в. неразрывно связаны с решением проблемы сохранения территориальной и государственной целостности². Территориальная экспансия России на всех этапах её истории объяснялась геополитическими факторами, связанными со стремлением обеспечить защиту границ государства. В то же время, сознавая всю непрочность и сиюминутность насильственных мероприятий, российские власти вслед за военной экспансией начинали властное политико-административное освоение новых территорий, а уже потом наступала очередь хозяйственного освоения. Это было одно из проявлений взаимосвязи между внутренней и внешней политикой, присущей каждой стране на любом этапе её истории. Процесс «оцентрирования границ» завершился лишь во второй половине XIX в., когда окончательно установились границы империи. Итогом территориальной экспансии стало превращение России в крупнейшее государство мира³.

Во имя укрепления решения этой судьбоносной задачи принимается грандиозное железнодорожное строительство на средства государства Сибирской, Среднеазиатской (Закаспийской и Самарканд-Андижанской) и Оренбург-Ташкентской магистра-

¹ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. М., 1925. С. 17.

² Бахтурина А. Ю. Окраины Российской империи: государственная и национальная политика в годы Первой мировой войны (1914–1917 гг.). М., 2004. С. 335.

³ Дамешек Л. М. Национальная окраинная политика как фактор хозяйственного освоения сопредельных территорий Российской империи (XVIII – начало XX века) // Роль государства в освоении Азиатской России XVII – начало XX в.: сборник материалов региональной научной конференции. Новосибирск, 2007. С. 35.

лей. Железные дороги должны были стальной полосой приковать «наши великие азиатские владения к центру Империи»¹. Основной причиной реализации этих проектов была военно-стратегическая необходимость, а задачи развития рыночных связей, роста товарности народного хозяйства, экономического освоения территорий в условиях переселенческой революции были второстепенными. Великая Сибирская железная дорога была отстроена на средства казны и, в принципе, железнодорожное сообщение в Сибири появилось не раньше, чем этого потребовали военно-стратегические интересы страны на Дальнем Востоке. Именно внешними обстоятельствами обусловлены основные транспортно-модернизационные процессы в Азиатской России².

В России вопрос о возможности использования железных дорог в военных целях впервые был поднят в 40-х гг. XIX в. крупными специалистами военного дела и учёными Н. С. Мордвиновым и П. А. Языковым. Быстрота, надёжность, колоссальное влияние, которое железнодорожный транспорт оказывал на сроки мобилизации и сосредоточения вооружённых сил, позволили увидеть в них орудия войны, новый и притом незаменимый род оружия против неприятеля. Действительно, если ранее суверенитет и территориальная целостность государства обеспечивались такими тремя факторами, как сильная армия, могучий флот и развитая система крепостей, то теперь появился четвёртый фактор – железные дороги, которые, оттесняя в стратегическом и оперативно-тактическом отношении крепости, готовили тем самым подлинный переворот не только в военной науке, но во всей системе взглядов на обеспечение могущества государства. Военный министр П. С. Ванновский обращал внимание Александра III на то обстоятельство, что «...железные дороги составляют ныне наиболее могущественный и решающий элемент войны. Поэтому, несмотря даже на финансовые затруднения... желательно подравнять нашу рельсовую сеть с силой

¹ Ремнёв А. В. Самодержавие и Сибирь. Административная политика II половины XIX – начала XX в. Омск, 1997. С. 159.

² Зиновьев В. П. Особенности перехода Сибири от аграрного общества к индустриальному // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII – XX вв.: сборник материалов конференции. Новосибирск, 2003. С. 191; Андреева Т. И. Военно-стратегический фактор строительства Транссибирской магистрали // Хозяйственное и культурное освоение Урала и Сибири в XIX – начале XX в. Томск, 2012. С. 87.

противников»¹. К началу XX в. железнодорожные части были выделены в особую категорию войск – «железнодорожные войска» и переведены от Главного инженерного управления в ведение Главного (впоследствии Генерального) Штаба².

Проблема строительства сети железных дорог Сибири, Дальнего Востока и Туркестана, независимо от казённого или частного способа строительства, возникла ещё в дореформенный период. Различными лицами и учреждениями было предложено несколько десятков проектов, но наибольшее количество было связано с объективной необходимостью установления всепогодного, бесперебойного сообщения центра страны с Сибирью и Дальним Востоком. Являясь одним из важнейших средств укрепления могущества, установления более тесных связей между различными регионами страны, железные дороги в значительной степени способствовали развитию производительных сил. Как считал крупный специалист в области железнодорожного дела профессор К.Я. Загорский: «...железнодорожная политика имеет ту же конечную цель, что и общая экономическая политика государства – достижение наиболее полного и широкого удовлетворения потребностей путём возможно высшего развития и наилучшего использования производительных сил народного хозяйства»³. Как составная часть экономики, железнодорожный транспорт был призван прокладывать пути для пространственного расширения активной сферы экономического прогресса.

Развитие капиталистических отношений в России, наличие крепостнических пережитков, сужавших ёмкость национального рынка, тормозивших рост развития капитализма «вглубь», ставили с особой остротой вопросы освоения новых территорий, продолжения процесса развития капитализма «вширь». Для развития российского капитализма огромный резерв представляли обширные пространства к востоку от Урала, прежде всего, как ёмкий рынок сбыта фабрично-заводских изделий, крупные источники сырья, сфера выгодного помещения капи-

¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 195. Л. 131.

² Старостенков Н. В. Железнодорожные войска России. Кн. 1. На службе Российской империи. 1851–1917 гг. М., 2001. С. 7, 17–18.

³ Загорский К. Я. Теория железнодорожных тарифов. СПб., 1901. С. 13.

талов. Для Азиатской России железнодорожное строительство имело исключительно важное значение ввиду её громадной территории, окраинного положения, отдалённости от промышленных центров страны. В условиях социально-экономической и культурной многоукладности в пределах одного государства, разделение единого потока хозяйственной и социальной эволюции на две качественно отличные модели развития («вглубь» и «вширь»), со значительным дистанцированием друг от друга экономически и политически могущественного центра и отсталой периферии, делало железнодорожное строительство обязательным фактором развития Российской империи.

Ещё в 1837 г. в Восточную Сибирь был командирован военный инженер путей сообщения Н. И. Богданов. По поручению Главного управления путями сообщения и публичными зданиями он занимался проектно-изыскательскими работами для постройки Кругобайкальской грунтовой дороги от Иркутска до Кяхты. По окончании работ в своей записке в Главное управление он предложил построить железную дорогу от границы с Китаем до Нижнего Новгорода¹. В 1857 г. по предложению генерал-губернатора Н. Н. Муравьёва-Амурского начала работу группа изыскателей под руководством военного инженера Д. И. Романова над проектом линии от Амура до залива Де-Кастри. В 50–70-е гг. XIX в. русские специалисты, предприниматели разработали ряд новых проектов железнодорожных путей в Сибири. К 1880 г. были представлены 3 основных варианта Западно-Сибирской трассы: южный – через Омск и далее на восток, северный – по линии сложившихся торговых путей (Тобольск – Томск – Енисейск) и Обь-Мурманский – по северной границе земледельческих районов до Охотского моря. Для Восточной Сибири предполагалось 2 варианта: Южно-Байкальский и Северо-Байкальский², но все они не нашли поддержки в правительственных инстанциях.

Проекты строительства и финансирования дороги выдвигали представители иностранного капитала. В 1857 г. американец Коллинс обратился к царскому правительству с пред-

¹ Третьяков В. Г. История сотрудничества России и Монголии в сфере железнодорожного транспорта (1890–1990-е гг.): дис. ... д-ра ист. наук. Иркутск, 2003. С. 116.

² Ламин В. А. Ключи к двум океанам. С. 37.

ложением построить железную дорогу от Иркутска до Читы. В 1858 г. англичане Моррисон, Горн и Слейг изъявили готовность учредить акционерную компанию для строительства железной дороги от Нижнего Новгорода до Татарского залива. В 1890 г. американский генерал Беттерфильд обратился в российское министерство финансов с предложением организовать комитет для постройки и эксплуатации Сибирской железной дороги под гарантии российского правительства для получения доходов от реализации облигаций американской компании и беспошлинного ввоза американских материалов¹. Все эти проекты были слабы в практической составляющей и при этом требовали огромных денежных вложений. Правительство России, опасаясь усиления иностранного капитала в Сибири и на Дальнем Востоке, отклонило и эти предложения.

Из почти забытой окраины, припасённой впрок, Сибирь с конца XIX в. превратилась в быстро развивавшийся регион, с которым связывалось будущее экономическое процветание России. Небывалый интерес к Сибири был сопряжён с политикой индустриализации, проводившейся министром финансов С. Ю. Витте, выделившим три группы основных задач, которые могла бы за Уралом решить Сибирская дорога: 1) заселение прилегающих к дороге местностей; 2) подъём сибирской промышленности, прежде всего горнодобывающей; 3) развитие пароходных сообщений по рекам, пересекаемым железной дорогой². В 1883 г. выходит капитальный труд С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов»³. Однако за вполне «ведомственным» названием скрывался целый трактат обустройства России. Суть его состояла в том, что, по мнению Витте, железнодорожное строительство позволит объединить «медвежьи углы» (Сибирь, Дальний Восток, Туркестан) с центром страны, что являлось приемлемой политико-экономической формулой, способствовавшей ускоренному развитию империи.

¹ Саблер С. В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. СПб., 1903. С. 1–128; История Сибири. Л., 1968. Т. 3. С. 176.

² Ремнёв А. В. Самодержавие и Сибирь... С. 158; Корелин А. П. Реформы С. Ю. Витте и модернизация в России // Россия в XIX–XX вв.: материалы II научных чтений памяти В. И. Бовыкина. М., 2002. С. 27.

³ Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 1883. 294 с.

На переломе XIX–XX вв. Россия – мощное евразийское государство. В её истории и ранее наблюдались сдвиги на восток, происходившие в трудные периоды развития страны. С конца XIX в. возникли новые причины этого движения. В мировых взаимоотношениях и связях проявились тенденции силового противостояния не отдельных стран, а целых союзов, противодействия которых вели к опасным напряжениям и войнам. В этой связи значительный интерес стали представлять экономико-географические и геополитические факторы государств¹, стремившихся к приоритетному положению на мировой арене. В условиях обострения внешнеполитической ситуации на Дальнем Востоке задача возведения железнодорожной магистрали всё более актуализируется и главные доводы, положенные в обоснование строительства Транссиба, формировались вне связи с объективными задачами экономического развития Сибири и определялись другими, более крупными целями, обусловленными необходимостью разрешения насущных государственных проблем.

Магистраль должна была способствовать укреплению дальневосточных рубежей и стабилизации престижа России на Дальнем Востоке. С постройкой Транссибирской магистрали предполагалась возможность активизации торговых отношений с дальневосточными странами и пополнения валютных запасов казны от предоставления торгующим странам транзитного сообщения через Сибирь.

Задачи, связанные с вовлечением в хозяйственный оборот новых территорий, прилегающих к будущей трассе, были тогда ещё не очень ясны. Это в значительной степени обуславливалось слабой изученностью указанных территорий. Так при выборе направления трассы магистрали в пределах Сибири выяснилось, что имеющиеся сведения о движении по ним грузов настолько неполны и разноречивы, что окончательное решение невозможно. На этом базировалось убеждение официальных кругов в том, что кроме военных грузов по Сибирской дороге будет нечего возить. В 1886 г. Комитет министров пришёл к вы-

¹ Тимошенко А. И. Урало-Сибирский регион: проекты индустриализации в конце XIX – начале XX вв. // Урал индустриальный. Бакунинские чтения: материалы VIII Всероссийской научной конференции: в 2 т. Екатеринбург, 2007. Т. 1. С. 226–227.

водам о необходимости Великого Сибирского пути исключительно по стратегическим соображениям¹.

В конце XIX в., накануне проведения Транссибирской магистрали, в Сибири действовала только одна железнодорожная ветка Екатеринбург – Тюмень, эксплуатация которой началась с 27 декабря 1885 г.² Эта линия соединила Обь-Иртышский и Волго-Камский бассейны, что сразу сказалось на темпах перевооружения промышленности в городах Западной Сибири, особенно в Тобольской губернии, на увеличении объёма перевозок через Урал³. В 1887 г. под руководством инженеров Н. П. Меженинова, О. П. Вяземского и А. И. Урсати были организованы три экспедиции для изыскания трасс Среднесибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог, которые к 90-м гг. XIX в. в основном завершили свою работу. В начале 1891 г. был создан правительственный Комитет по сооружению Сибирской железной дороги, вынесший важное постановление о том, что «Сибирская железная дорога, это великое народное дело, должно осуществляться русскими людьми и из русских материалов»⁴. Было принято решение направить дорогу через Челябинск, Курган, Омск, Красноярск, Нижнеудинск, Иркутск, Владивосток.

17 марта 1891 г. вышел Императорский указ о начале сооружения Великого Сибирского рельсового пути на средства казны. Это событие явилось началом первого этапа железнодорожного освоения Сибири. Государство всегда играло существенную роль в экономической жизни России и тем более Сибири – как в форме административно-правового вмешательства в хозяйственные процессы, так и через непосредственное участие в производстве. Оно было крупнейшим собственником и осуществляло предпринимательские функции в ряде важнейших отраслей народного хозяйства. Именно самодержавие и его структуры реализовывали догоняющий тип индустриального развития России, который определился ещё в аграрную

¹ Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство. . . С. 11–12.

² Бойко В. П. Проектирование и начало строительства Транссибирской магистрали и её влияние на экономику Сибири // Хозяйственное и культурное освоение Урала и Сибири. Томск, 2010. С. 28; Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения. . . С. 93.

³ Зиновьев В. П. Индустриальные кадры старой Сибири. Томск, 2007. С. 37.

⁴ Залужная Д. В. Транссибирская магистраль. М., 1980. С. 8–9.

эпоху, когда в стране затянулся процесс её земледельческого освоения, вследствие гигантской территории и постоянного расширения границ. Данное обстоятельство предопределило многовариантность путей экономического развития отдельных регионов, в том числе и Сибири¹.

Работы велись одновременно со стороны Челябинска и Владивостока участками: Уссурийская железная дорога (1891–1897 гг.), Западно-Сибирская (1892–1896 гг.), Забайкальская (1895–1900 гг.), Китайско-Восточная (1897–1901 гг.), Кругобайкальская (1899–1904 гг.), Амурская (1908–1916 гг.). Первоначально в состав Транссибирской магистрали входили также линии Екатеринбург – Челябинск (1894–1896 гг.) и Пермь – Котлас (1896–1899 гг.), затем переданные Пермской железной дороге².

Регулярное движение на участке дороги Челябинск – Новониколаевск началось уже в 1896 г., а на участке Новониколаевск – Иркутск и ветке Тайга – Томск в 1898–1899 гг. В январе 1900 г. Западно-Сибирская железная дорога с главными мастерскими в Омске и Восточно-Сибирская с главными мастерскими в Красноярске были объединены в Сибирскую железную дорогу.

Рис. 1. Новониколаевск. Мост через р. Обь и собор Александра Невского. 1890-е годы³

¹ Шиловский М. В. Роль государства в развитии производительных сил Сибири во второй половине XIX – начале XX века. . . С. 24.

² Железнодорожный транспорт: энциклопедия / под ред. Н. С. Конорева. М., 1994. С. 459.

³ Фрагмент картины-панорамы П. Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь».

В том же году в число постоянно действующих линий вошел Забайкальский участок (Иркутск – станция Байкал и Мысовая – Сретенск). Открытая в 1897 г. Уссурийская железная дорога через 7 лет была соединена с Забайкальской железной дорогой. Тогда же, в 1904 г., начала действовать Кругобайкальская ветка, соединив озеро Байкал и станцию Мысовую, она заменила паромную переправу через Байкал и, таким образом, восполнила недостающий участок Транссиба. Сплошной рельсовый путь протянулся от Челябинска до Владивостока¹. Окончание строительства Великой Сибирской железной дороги пришлось на 1916 г. с пуском в эксплуатацию участка Буря – Хабаровск и возведением через Амур самого длинного железнодорожного моста в Евразии в начале XX в. – 2 600 м².

Рис. 2. Железнодорожный путь близ горы Кемчук в окрестностях Ачинска. 1904 г.³

¹ Горюшкин Л. М. Аграрные отношения в Сибири в период империализма (1900–1917 гг.). Новосибирск, 1976. С. 118–119.

² Баталова Т. И. Территориальное размещение частных железных дорог Азиатской России и политика государства // Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII – начала XX в.: материалы Всероссийской научной конференции. Томск, 2007. С. 137.

³ ККМм ОФ 11606/188. Фото. Открытое письмо. Железнодорожный путь близ горы Кемчук в окрестностях Ачинска, 1904 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://gostatalog.ru/portal/#/collections?id=13716493> (дата обращения: 07.07.2021).

По скорости сооружения, объемам произведённых работ, трудностям преодоления природных условий (почти на всём протяжении трасса прокладывалась по непроходимой тайге, часто по болотистой местности, обширным степям и горным массивам, через грандиозные реки Сибири и Дальнего Востока) дорога не знала равных в мире.

Большинство работ производилось вручную, с применением примитивных орудий труда (кайло, лопата, топор, пила, тачка). Несмотря на это, ежегодно прокладывалось по 500–600 километров рельсового пути. Магистраль стала памятником героическому труду десятков тысяч рабочих. Всего на сооружении дороги в 1891 г. в начале строительства было занято 9 600 человек, в 1895–1896 гг. – 84 000–89 000, в 1904 г. – 5 300. На строительстве Амурской железной дороги в 1910 г. работали 20 000 человек¹.

Тяжёлыми были условия труда и быта рабочих. Работы продолжались весь световой день. Заработная плата землекопов, каменотёсов, наладчиков машинного оборудования была выше, чем у рабочих этих специальностей в Центральной России, но методы вторичной эксплуатации: обчёты, штрафы, обман при заполнении расчётных книжек, заметно снижали заработки. Наряду с этим десятники занижали объём выполненных работ, зачастую вписывали в наряды «мёртвые души», за которых сами получали зарплату. Здоровье строителей подрывали тяжелейшие условия труда в суровом сибирском климате, жизнь в тесных, грязных бараках, землянках, шалашах, алкоголизм. Из-за плохого медицинского обслуживания свирепствовали заболевания, смертность была высокой. По уровню заболеваемости Сибирская железная дорога занимала первое место среди всех железных дорог России².

Учитывая все негативные стороны опыта возведения этой линии, нельзя отрицать грандиозное значение проложенной в рекордно короткие сроки Великой Сибирской железной дороги, которая и по сей день является главной дорогой большой страны. В начале XX в. полностью оправдалась военно-стратегичес-

¹ Борзунов В. Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. (По материалам строительства Транссибирской магистрали). М., 1965. С. 22.

² Горюшкин Л. М., Бочанова Г. А., Цепляев Л. Н. Новосибирск в историческом прошлом (конец XIX – начало XX в.). Новосибирск, 1978. С. 24.

ческая обусловленность этой линии¹. Транссиб позволил удержать за Россией Дальний Восток даже после поражения в войне с Японией, да и саму войну 1904–1905 гг. без этой магистрали Россия вести не смогла бы. Ускоренное сооружение Сибирской дороги, укрепление российских позиций на востоке вызвало беспокойство определённых кругов Японии. 12 февраля 1895 г. японская газета *Japan Daily Mail* опубликовала проект сооружения Трансазиатской железной дороги. Редактор этой газеты Такучи обнародовал проект магистрали от Пекина до Константинополя (Стамбула). По проекту дорога должна была проходить от Пекина через китайские провинции Тяньцзинь, Хебэй, затем на юг до Кайфунга, пересечь реку Жёлтую, пройти через Тун-Коусский перевал, города Сянган, Юмахиен, Хамиль, Турфан, Каратар, Аксу, Маратар и, пройдя через Кашгарский перевал, Тянь-Шанский хребет, по тоннелю пройти через города Коканд, Бухару и Мерв, пересечь границу с Ираном и через города Тегеран и Багдад подойти к Константинополю. Но этот проект не мог конкурировать с проектом Транссибирской магистрали, так как предлагаемая японцами дорога была длиннее, дороже и менее надёжна в предполагаемой эксплуатации. Проведение линии через территории ряда стран делало её абсолютно зависимой от курсов внешней и внутренней политики. Проект Такучи, инициированный конъюнктурными соображениями, был призван не допустить Россию к контролю транзита через Евразию. Поэтому Такучи «прокладывал» свою трассу мировой железной дороги южнее Транссиба, через территории стран, которые, в отличие от России, не имели оснований претендовать на ранг мировой державы². В современный период международное сообщество вновь изучает возможность осуществления проекта Трансазиатской магистрали и активного продолжения строительства линий, которые в перспективе должны объединиться в глобальную сеть железнодорожных коммуникаций.

Великая Сибирская железная дорога соединила два континента – Европу и Азию, став самой длинной железнодорожной маги-

¹ Борзунов В. Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике. ... С. 129.

² Калиничев В. П. Великий Сибирский путь (1891–1991 гг.). (Историко-экономический очерк). М., 1991. С. 138; Ламин В. А., Плёнкин А. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек. ... С. 171.

стралью на планете, в условиях эксплуатации 1916 г. – 8,3 тыс. км¹. В территориальном аспекте это предполагало открытость регионов и стремление связать их не только военно-административными методами, но и спонтанно развивающимися экономическими связями посредством рынка. Магистраль открывала Сибирь для российского и мирового рынков, для отечественного и иностранного капиталов, для дальнейшей крестьянской колонизации, индустриального освоения. Транссиб стал одним из самых успешных проектов в российской истории. «Когда свист паровоза разогнал мрачную, дикую легенду о застанных снегом сибирских равнинах, тишину которых нарушал только вой волков, да звон цепей каторжников, перед глазами человечества открылась великолепная страна, в скором времени обещающая обратиться в житницу Старого Света»². Железная дорога стимулировала промышленный переворот в Сибири, который здесь начался с транспорта и приобретал дальнейшее ускорение через преобразования в этой отрасли. Строительство Сибирской железной дороги с этой точки зрения – такой же акт промышленного переворота, как и формирование кадров промышленного пролетариата в крае³. Новая дорога с её железнодорожными мастерскими, сотнями станций, разъездов и различных сооружений стала самым крупным промышленно-транспортным предприятием в Сибири.

Рис. 3. Станция Омск. 1890-е годы⁴

¹ Железнодорожный транспорт: энциклопедия... С. 458.

² Жуковский С., Жуковская И. На рубеже веков: Европа и мир в документах и свидетельствах // Первое сентября. 2003. № 10 (682). С. 5.

³ Зиновьев В. П. Промышленное и транспортное освоение Сибири во второй половине XIX в. в советской историографии... С. 34.

⁴ Фрагмент картины-панорамы П. Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь».

После возведения Великой Сибирской железной дороги государственное железнодорожное строительство в Сибири практически не прекращалось. Оно было неразрывно связано с дальнейшим экономическим и социальным развитием края и включало в себя строительство путей, дополнявших уже существовавшую и активно работавшую магистраль, а также прокладку новых железных дорог. В рамках первого этапа железнодорожного освоения Сибири велось строительство ответвлений на север и на юг от магистрали. Были построены железнодорожные ветки Тайга – Томск, Китайский разъезд – Маньчжурия, Рухлово – Рейново, Бочкарёво – Благовещенск, Уссурийск – Пограничный (Гродеково). Отстроенная в середине 80-х гг. XIX в. линия Екатеринбург – Тюмень, предназначенная для выхода грузов и пассажиров из более развитых коренных российских губерний через Туру на речную систему Сибири, успешно действовала. В 1887 г. в Тюмени появилось первое за Уралом паровозное депо. В марте 1909 г. было принято решение построить за счёт казны железную дорогу Тюмень – Омск. В декабре 1911 г. по новостройке пошли первые рабочие поезда от Войновки до Куломзино. 1 октября 1913 г. дорогу приняли в эксплуатацию. Линия прошла по густозаселённым Ялуторовскому, Тюкалинскому уездам Тобольской губернии с их развитым маслоделием и значительными товарными излишками зерна. Эта ветка обеспечила выход сибирских грузов в Европейскую Россию и далее через Екатеринбург на запад. В 1901–1914 гг. были построены тесно связанные с Сибирской магистралью дороги Петербург – Вологда – Вятка – Пермь и Пермь – Екатеринбург, которые образовали второй выход из Москвы и Петербурга на Омск¹. Строительство Транссиба стало своеобразной школой научно-технического проектирования железных дорог в Сибири. Здесь пришлось разрабатывать особые планы и правила проведения предварительных изысканий, пересмотреть инструкции Министерства путей сообщения, предназначенные для европейских районов страны. Проведение на государственные средства Транссибирской магистрали и

¹ Винокуров М. А., Суходолов А. П. Экономика Сибири: 1900–1928. С. 260; Тюменская область сегодня. 2011. 24 нояб.

строительство ответвлений от неё сформировало возможности и перспективы для расширения сфер влияния Транссиба и начала нового, второго, этапа железнодорожного освоения Сибири, выразившегося в проектировании и возведении частных железных дорог.

В конце XIX – начале XX вв. правительство Российской империи в области железнодорожной политики, формировавшейся под влиянием особенностей развития экономики, форм связей казны с российским и иностранным капиталом, внешнеторговых связей, придерживалось смешанной системы, направленной на одновременное развитие казённого и частного железнодорожного строительства.

90-е годы XIX в. в истории России явились периодом бурного расцвета промышленности и транспорта. В. И. Ленин в 1897 г. писал: «В настоящее время мы переживаем, видимо, тот период капиталистического цикла, когда промышленность "процветает", торговля идет бойко, фабрики работают вовсю и, как грибы после дождя, появляются бесчисленные новые заводы, новые предприятия, акционерные общества и железнодорожные сооружения»¹. Расширение сети железных дорог способствовало быстрому развитию металлургии, топливной промышленности, росту паровозного и вагонного парка, ремонтных депо и других сооружений железнодорожной инфраструктуры.

Россия по темпам роста железнодорожной сети за период 1890–1913 гг. вышла на первое место в мире. Только за 1890–1900 гг. в стране было построено около 21 тыс. вёрст железных дорог. По сравнению с 1883 г., железнодорожная сеть увеличилась к 1900 г. более, чем в 2 раза. По длине железных дорог Российская империя в 1890 г. занимала пятое место в мире, а в 1900 г. – второе². Общая протяжённость железнодорожных линий к концу 1913 г. составляла 64 457 верст. Из них казённым управлением эксплуатировалась 43 741 верста. На долю акционерных обществ приходились 20 716 вёрст железных дорог³.

¹ Ленин В. И. Задачи русских социал-демократов // Полн. собр. соч. Т. 2. С. 465–466.

² Хромов Н. Я. Очерки экономики России периода монополистического капитализма. С. 211.

³ Сведения о железных дорогах за 1913 г. / сост. Департаментом железнодорожной отчетности Государственного Контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог и других источников. СПб., 1913. С. 11.

Широкий размах железнодорожного строительства и высокая капиталоемкость стальных магистралей требовали привлечения частного капитала. Это создавало объективные условия для совершенствования материально-организационных отношений между государством и частными предпринимателями.

10 июня 1905 г. был принят закон «О мерах к привлечению частных капиталов к делу железнодорожного строительства в России», согласно которому вновь возникшим акционерным компаниям предоставлялись льготы в виде финансовой поддержки со стороны государства¹. В условиях русско-японской войны и напряжённости внутривнутриполитического положения в годы революции 1905–1907 гг., депрессии в области экономики было невозможным быстрое практическое применение закона 10 июня 1905 г. Частное железнодорожное строительство возобновилось только с 1908 г., то есть со времени преобразования общества Мелекесского подъездного пути с негарантированными капиталами в общество Волго-Бугульминской железной дороги с капиталами, гарантированными правительством, а также с образованием общества Северо-Донецкой железной дороги².

В течение 1906–1913 гг. в России возникли 23 новых железнодорожных общества с гарантированными облигационными капиталами для строительства 8,2 тыс. вёрст новых железных дорог. Об этом свидетельствует таблица 1³.

Налицо динамика роста капиталов, выпущенных железнодорожными компаниями от 143 174 тыс. руб. в 1908 г. до 281 028 тыс. руб. в 1913 г. Некоторое сокращение выпуска железнодорожного капитала в 1910–1911 гг. объясняется тем, что осенью 1910 г., по настоянию Переселенческого управления, в правительственных сферах началось обсуждение вопроса о развитии железных дорог в Сибири и Северном Туркестане, имевших важное колонизационное значение. Обсуждение этих проектов продолжалось с конца 1910 до начала 1911 г.⁴

¹ РГИА. Ф. 576. Оп. 23. Д. 9. Л. 14.

² Бубликов А. А. Частное железнодорожное строительство... С. 3.

³ Боголепова И. Н. Финансовый капитал... С. 52.

⁴ Тихоцкий И. А. Краткий очерк... С. 58.

Таблица 1

**Капиталы, выпущенные железнодорожными обществами
в 1908–1913 гг., в руб.**

Капиталы	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Акционерный негарантированный капитал	11 032	6 920	1 600	7 685	26 987	43 813
Облигационный негарантированный капитал	—	1484	1 699	—	1 751	2 433
Облигационный гарантированный капитал	132 142	150 104	114 174	54 121	196 719	234 782
Итого	143 174	167 568	117 473	61 806	227 457	281 028

В целом же в годы промышленного подъёма 1909–1913 гг. значительно ускорился процесс вовлечения частного капитала в железнодорожное строительство. В 1910 г. был пересмотрен закон от 10 июня 1905 г., представление на дополнительные льготы было подано в Государственную Думу 17 декабря 1905 г. за № 15310 «О некоторых изменениях в условиях образования частных железнодорожных предприятий». В новом законоположении устанавливался гарантированный размер выкупного вознаграждения частным железнодорожным обществам. За акционерами было закреплено право на получение части сбережений от строительного капитала, за учредителями – право на получение определённых сумм за производство изысканий и составление технической документации, за железнодорожными обществами – право на отчуждение необходимых земель. Были облегчены условия эксплуатации дорог, установлены повышенные тарифы на местных линиях¹.

В период промышленного подъёма резко возросла роль железнодорожного сообщения во внутренних экономических связях. Отчётливо обнаружилось несоответствие между растущей потребностью в расширении и совершенствовании железнодорожной сети страны и темпами строительства новых линий. В связи с этим по распоряжению Правительства 21 сентября

¹ Статистический сборник Министерства финансов (1904–1913 гг.). СПб., 1913. С. 90.

1908 г. была создана Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России под руководством талантливого инженера, профессора генерал-лейтенанта Н. П. Петрова. В состав Комиссии входили представители от министерств путей сообщения, финансов, торговли и промышленности, внутренних дел, военного и юстиции, Главного Управления землеустройства и земледелия, а также Государственного Контроля и лиц по назначению царя¹. На Комиссию возлагалось решение задач по исследованию состояния существовавшей сети российских железных дорог с точки зрения как общих экономических, политических и стратегических потребностей страны, так и местных нужд. Комиссия стремилась выяснить финансовое положение железных дорог, установить причины низкой доходности, определить меры по упрощению постройки и удешевлению эксплуатации существовавших и проектируемых магистралей и подъездных путей².

По заключению Комиссии, для правильного экономического развития страны необходимо было ежегодно сооружать от 2 500 до 5 000 вёрст рельсовых путей. Только за период с 1908 по 1913 г. это количество определялось в 12 000–15 000 вёрст пути. В действительности же в указанные сроки было введено в строй всего около 2 000 вёрст новых железных дорог. Остальные строились или были в стадии проектирования³.

Строящиеся и проектируемые дороги сразу же подразделялись на: а) коммерческие, б) политические, в) стратегические, хотя каждая дорога, как правило, соединяла все три цели⁴. Несмотря на бурное железнодорожное строительство, Россия по общей длине сети железных дорог, приходящихся на душу населения и на единицу территории, была в 10 раз хуже обеспечена железными дорогами по сравнению с США и от полутора до четырех раз по сравнению со странами Западной Европы.

¹ Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. Отд. 1. 1908 г. № 159. Ст. 1301. С. 2461.

² Там же.

³ Биржа. 1913. 3 нояб.

⁴ Витте С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. СПб., 1910. С. 5.

По регионам страны железнодорожный транспорт развивался неравномерно. В таблице 2 приведены данные по принятым для того времени экономическим районам¹.

Таблица 2

Обслуженность железными дорогами Российской империи в 1909 г.

Наименование края	Площадь в кв. в.	Густота сети на 100 кв. в.	Густота населения на 1 кв. в.	Коэффициент обслуженности населения
Среднерусский	269 266	2365	57,6	9,71
Петербургский	181 322	1524	29,2	7,97
Северорусский	1 213 526	0088	2,0	0,39
Восточносибирский	6 761 138	0049	0,3	0,8
Западносибирский	4 197 736	0060	1,1	0,23
Южносибирский	1 991 465	0050	2,0	0,13

Как следует из таблицы, самый низкий коэффициент обслуженности населения железными дорогами был на территории Южной Сибири, затем Западной и Восточной, в то время как Транссибирская магистраль работала в сверхнапряжённом режиме. Количество пудовёрст на версту дороги было следующее: Закаспийский район – 25 млн, Северорусский – 24 млн, Западносибирский – 51 млн, Восточносибирский – 30 млн, Южносибирский – 30 млн².

Проведение Транссибирской железной дороги удешевило и ускорило перевозки, обеспечило их непрерывность в течение всего года, уменьшило число перегрузок товаров. Если перевозка грузов на лошадях от Томска до Иркутска обходилась зимой в среднем около 1/3 коп. с пудовёрсты, летом 1/6 коп., то по железной дороге – 1/15 коп. для наиболее ценных грузов и 1/40 – 1/50 коп. для всех прочих грузов. Железная дорога увеличила поток товаров, вывозимых из Сибири. Основную их часть составляли каменный уголь, отправляемый в города и на железнодорожные станции, и лесные материалы, перевозимые из таёжных районов в лесостепные и степные. Из Сибири вывозилось также продовольствие (хлеб, сливочное масло, мяс-

¹ РГИА. Ф. 576. Оп. 23. Д. 9. Л. 4–65; Струве О. А. Обслуженность России железными дорогами... С. 5.

² Штольцман С. А. Где нам нужно строить... С. 5.

ные продукты, яйца, дичь), сельскохозяйственное сырье (кожи, шкуры, шерсть, меха). Среди грузов, ввозимых в Сибирь, первое место занимали машины (преимущественно сельскохозяйственные), затем бакалейные товары, металлические изделия, минеральные масла, мануфактура, посуда, табачные изделия. Структура ввоза и вывоза соответствовала положению Сибири как колонии, в экономическом смысле, специализировавшейся на производстве сельхозпродуктов¹ (приложение 6).

Местная чёрная и цветная металлургия, солеварение, текстильная промышленность не выдерживали конкуренции фабрик Урала и Центральной России. В то же время активнее развивались отрасли, основывавшиеся на переработке местного сырья: мукомольное дело, кожевенное, винокуренное производство, лесопиление, добыча угля. На начальных ступенях развития находились машиностроение, химия и другие перспективные направления развития хозяйства. Местная промышленность, на основе фабричного производства, за исключением пимокатного, стекольного, овчинно-шубного дела, стала развиваться быстрее, чем в пореформенный период (приложения 7, 8).

С открытием движения на Транссибирской магистрали Сибирь становилась важнейшим районом крестьянской колонизации. Переселение крестьян европейской части России способствовало росту населения, пополняло его трудовые ресурсы, расширяло рынок рабочей силы. Возросший поток переселенцев стал одним из определяющих факторов роста посевных площадей и развития товарного маслоделия. Однако, несмотря на заметные сдвиги в экономике, единственная магистраль на огромном пространстве от Урала до Тихого океана не справлялась с задачами, которые ставились растущей экономикой и политической обстановкой капиталистической России. Особенно наглядно это проявилось в годы Первой мировой войны. Железнодорожный транспорт не справлялся с ростом военных перевозок. Недостаток паровозов и вагонов, отсутствие опытных рабочих вели к частым нарушениям графиков движения поездов². В то время когда Европейская Рос-

¹ Горюшкин Л. М. Аграрные отношения в Сибири... С. 121.

² Залужная Д. В. Транссибирская магистраль... С. 53.

сия и армия предъявляли повышенный спрос на сибирский хлеб, мясо, масло, в 1915 г. из Сибири на Запад было вывезено 81 млн пудов хлеба, в 1916 г. – 53,6 млн, а в 1917 г. всего 39,5 млн пудов, хотя к 1917 г. «излишки» хлеба исчислялись сотнями миллионов пудов¹.

Главные колонизационные районы Азиатской России, расположившиеся к югу от Великой Сибирской железной дороги, оставались вне сферы непосредственного влияния магистрали. Это обстоятельство тормозило планомерное заселение районов, которые имели особое значение в экономической политике государства. Предпринятое Переселенческим управлением строительство грунтовых дорог не решало вопросов сообщения и обмена Сибири с другими районами империи и имело исключительно местное значение. Таким образом, возведение Транссибирской железной дороги поставило перед правительством задачу освоения прилегающих районов. Это было необходимо, чтобы экономически оправдать её сооружение, дать ей достаточное количество грузов и превратить в доходную для государства статью.

Рис. 4. Встреча первого поезда в Барабинской степи²

Развитие новых зон влияния магистрали диктовалось и нуждами переселенческой политики правительства. В августе – начале сентября 1910 г. состоялась поездка премьер-министра Российской империи П. А. Столыпина, начальника Главного управления землеустройства и земледелия Министерства земледелия и государственных имуществ А. В. Кривошеина, на-

¹ История Сибири. Л., 1968. Т. 3. С. 437–438.

² Фрагмент картины-панорамы П. Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь».

чальника Переселенческого управления Г. В. Глинка и группы чиновников в переселенческие районы Сибири. Здесь они знакомились с условиями ведения сельского хозяйства в условиях засушливого климата и способами адаптации к нему переселенцев. Во время ознакомительной поездки эта представительная делегация посетила Курган, Петропавловск, глубинные районы Степного края, Омск, Павлодар, Славгород. Из Славгорода высокопоставленные чиновники отправились по степи в 400-вёрстный путь до Камня, где премьер принял депутацию от местных жителей и Барнаула, просивших оказать содействие в строительстве ответвления от Транссиба до Алтая.

Осмотрев местный переселенческий пункт, П. А. Столыпин, А. В. Кривошеин, Г. В. Глинка в сопровождении местных чиновников отплыли по Оби в Новониколаевск, где также от депутации горожан поступила просьба о строительстве железной дороги до Барнаула. Кульминацией обозначения неотложности расширения зоны влияния Транссибирской магистрали было вручение всякого рода прошений и записок 1 сентября 1910 г. в губернаторской резиденции в Томске. Главные просьбы томичей касались, прежде всего, строительства Алтайской железной дороги, которая, по их мнению, должна быть проведена от Барнаула до Томска с пересечением Транссиба у станции Болотная и с ответвлением от села Гутово до села Кольчугино Кузнецкого уезда¹.

В связи с этим в 1911 г. Переселенческое управление поставило в Государственной Думе вопрос о том, чтобы Главным управлением землеустройства и земледелия, совместно с Министерством путей сообщения, была начата разработка проектов сети железнодорожных и водных путей для нужд колонизации. Предполагалось также создать по этому поводу «Особое совещание», заседания которого открылись в июне 1911 г. под руководством товарища министра путей сообщения, председателя Комиссии подвижного состава и тяги при Инженерном совете Министерства путей сообщения, организатора отечественного паровозостроения Н. Л. Щукина. Параллельно работала и межведомственная комиссия по выработке планов железнодо-

¹ Шиловский М. В. Организация проезда по Сибири высокопоставленных лиц в XIX — начале XX вв. // Современное историческое сибиреведение XVIII — начала XX вв. СПб., 2010. С. 125–126.

рожных изысканий на предстоящие годы¹. Было отмечено, что необходимость сооружения и развития железнодорожной сети уже не раз обращала на себя внимание правительства, а Государственная Дума при рассмотрении вопроса о переселенческом бюджете на 1911 г. высказывалась за неотложное строительство новых железных дорог.

«Особым совещанием», на котором присутствовали представители Министерства путей сообщения, Главного управления землеустройства и земледелия, в начале 1912 г. было решено, что в основу железнодорожного строительства Сибири должно быть поставлено проведение Южно-Сибирской магистрали через казахстанские степи на Алтай с примыканием к Сибирской железной дороге. Кроме того, в районах обеих магистралей предполагалось сооружение самостоятельной сети железнодорожных линий местного значения². Но в вопросах о способах строительства, маршрутах пролегания и пунктах примыкания к Транссибу у участников «Особого совещания» не было единого мнения.

Второй этап железнодорожного строительства проводился в период между двумя буржуазно-демократическими революциями в России. Он характеризовался дальнейшим ростом монополистических тенденций в экономике страны, ростом переселения в связи со столыпинской аграрной реформой, участием России в Первой мировой войне. Всё это наложило отпечаток на причины и характер строительства. Как и на первом этапе, они определялись, прежде всего, потребностями развития капитализма вширь и стремлением разрядить земельные противоречия в центре империи за счёт переселений в Сибирь. Но теперь эти факторы действовали с максимальной силой – началось широкое проникновение в Сибирь монополистического капитала. В 1907–1910 гг. массовость переселений достигла наивысшей точки, увеличилась возможность для вывоза из Сибири сельскохозяйственного сырья и ввоза промышленных товаров. Изменились и военно-стратегические причины строительства железных дорог в Сибири. Отныне они определялись не только империалистическими противоречиями на Дальнем Востоке,

¹ Вопросы колонизации. 1912. № 10. С. 23.

² Биржа. 1913. 3 марта.

сколько подготовкой царской России к Первой мировой войне на европейских фронтах и вывозом продуктов из Сибири для снабжения армии.

При обсуждении проектов новых железных дорог в Сибири принималось во внимание, что они, кроме коротких подъездных путей, в первое время будут убыточными, поскольку плотность населения, как показывает таблица 3, даже в наиболее освоенных районах Сибири была очень низкой¹.

Таблица 3

Плотность населения на 1 кв. в. в 1909 г.

Наименование края	Плотность населения, чел.
Петербургский	29,9
Среднерусский	57,6
Северорусский	2,0
Западносибирский	1,1
Восточносибирский	0,3
Южносибирский	2,0

Развитие добывающей, обрабатывающей промышленности и земледелия ещё не достигло такого уровня развития, чтобы дать дорогам достаточное количество грузов. Поэтому при обсуждении различных проектов железных дорог в Сибири принималась во внимание доходность не только в настоящее время, но и будущее значение, как местное, так и транзитное. Первоначально в основу проектирования был положен принцип строительства ряда линий, вливавшихся в Транссибирскую магистраль. Предполагалось, что затраченные на сооружения средства окупятся от перевозки грузов, которые поступят на Транссиб.

Для выбора маршрутов пролегания на территории Сибири в начале XX в. работали изыскательные партии, выполнявшие задания Министерства путей сообщения или частных предпринимателей. Изыскатели должны были определить удобное, возможное во всякое время года сообщение участков от ближайшего существующего пути (железной дороги, водной артерии,

¹ Струве О. А. Обслуженность России железными дорогами... С. 3.

почтового или земского трактов). При этом обуславливалось, что дороги должны возводиться с наименьшими затратами на сооружение и дальнейшую эксплуатацию. Работа изыскателей состояла в нанесении на карту железнодорожных линий, рекогносцировке, пикетаже, нивелировке, собирании, изучении и обобщении разных сведений¹.

Рис. 5. Работа изыскателей Кулундинской железной дороги. Лето 1913 г.²

Рис. 6. Пикетаж Кулундинской железной дороги. Лето 1913 г.³

¹ Инструкция для производства изысканий переселенческих дорог. Б. м. С. 15.

² ОМК-1332/58. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-я партия. Лето 1913 г. 1-й нивелир 2-й партии. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136268> (дата обращения: 07.07.2021).

³ ОМК-1332/57. Фото. Пикетаж Кулундинской железной дороги. II-я партия. Лето 1913 г. Пикетаж. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136236> (дата обращения: 07.07.2021).

Для организации сбора материалов по проектируемым железным дорогам Сибири в 1912 г. Министерство путей сообщения организовало так называемый порайонный комитет, заседание которого проводилось в Новониколаевске¹. Впоследствии представители порайонного комитета вошли в состав Петербургской Комиссии о новых железных дорогах при Министерстве путей сообщения. От Сибирского порайонного комитета членом Комиссии был избран управляющий Новониколаевским отделением Московского народного банка А. В. Витте, заместителем – профессор Томского технологического института А. В. Введенский.

Рис. 7. Делегаты представителей Сибири на заседании Комиссии о новых железных дорогах²

Представители Сибири в Комиссии о новых железных дорогах были призваны защищать интересы края в расширении её железнодорожной сети, оперируя докладными записками, журналами, брошюрами, картографическим материалом, который собирался в порайонных комитетах в результате изысканий³.

С окончанием постройки Транссибирской магистрали, приобщившей громадную территорию к капиталистическому рынку и открывшей широкий доступ к её колонизации, активизируется деятельность Комиссии о новых железных дорогах, порайонных комитетов и особых совещаний при генерал-губерна-

¹ Биржа. 1912. 15 июня.

² Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской железной дороги.

³ Жизнь Алтая. 1916. 17 декабря.

торах. Судьбы проектов железных дорог в Сибири зависели от изменений правительственной политики в военной, аграрной, торговой, тарифной областях.

В начале XX в. активная экономическая жизнь Сибири была сосредоточена в сравнительно узкой полосе, своеобразном «транспортном коридоре»¹, тянущемся вдоль линии железной дороги с небольшими ответвлениями вдоль Тобола, Иртыша, Оби, Чулыма, Енисея, Селенги и других рек, выполнявших роль подъездных путей и обеспечивающих Транссиб периферийными грузопотоками. Пункты пересечения магистрали с трактовыми и водными путями увеличивали зону экономического воздействия на территорию края.

Создание «транспортного коридора» привело к формированию индустриально-строительного капитала и его носителя – индустриально-строительной буржуазии². Большинство средних и крупных предпринимателей относилось к монополистической буржуазии, но ко второму этапу железнодорожного строительства за Уралом стала возникать и развиваться прослойка монополистической буржуазии. Империализм в Сибири, как и по всей стране, развивался как «надстройка» над старым домонополистическим капитализмом³, и участие сибирской буржуазии в железнодорожном строительстве позволяет составить более точное и определённое представление об уровне развития капитализма. Буржуазия сибирских городов занимала активную позицию при обсуждении вопроса о выборе направления будущих железнодорожных путей. За отсутствием в Сибири до 1917 г. органов общественного самоуправления, земств, которые бы по долгу службы принимали участие в обсуждении вопросов о рельсовых путях сообщения, ходатайства возбуждались и проводились по надлежащим инстанциям городскими властями. Единственная Сибирская магистраль не удовлетворяла потребности и запросы местной буржуазии.

¹ Горюшкин Л. М., Бочанова Г. А., Цепляев Л. Н. Новосибирск в историческом прошлом... С. 25.

² Борзунов В. Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги... С. 97–107; Мухин А. А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 116.

³ Блинов Н. В., Рабинович Г. Х. Пролетариат и буржуазия Сибири в период империализма // Рабочий класс центра страны и Сибири. Новосибирск, 1981. С. 121.

По-прежнему основная масса грузов поступала на железную дорогу с водных артерий – Иртыша, Оби, Енисея, Лены и других рек в короткий период навигации и по гужевым дорогам, игравшим второстепенную роль в товарном движении. Отсутствие постоянной связи с рынком, медленный оборот капитала тормозили развитие промышленности и торговли. Буржуазия была вынуждена активно участвовать в обсуждении проектов железнодорожного строительства. Активное участие представителей деловых кругов в обсуждении различных транспортных проблем свидетельствовало об усилении роли буржуазии в социально-экономической жизни Сибири. Практически это воплощалось в участии местных предпринимателей в особых съездах и междуведомственных совещаниях, чаще всего созывавшихся по инициативе местных властей. На этих совещаниях предприниматели вместе с чиновниками, которые представляли различные ведомства, могли обсудить насущные проблемы транспортного освоения и наметить оптимальные пути их решения. Безусловно, полномочия этих совещаний были весьма ограничены, но они давали возможность деловому сообществу, опираясь на содействие местных властей, ходатайствовать перед правительством о скорейшем решении самых важных вопросов о путях сообщения.

Представители сибирской буржуазии видели в новых железных дорогах возможность укрепления позиций местного капитала за счёт представлявшейся возможности развития промышленности, роста товарооборота, увеличения площади и стоимости городской застройки. Представители местной буржуазии рассчитывали также на получение прибыли от непосредственного участия в организации и проведении строительных работ.

Перспективы экономического и социального роста городов находились в прямой зависимости от приближенности к железнодорожному пути. Промышленность и железнодорожный транспорт в конце XIX – начале XX в. стали важным градообразующим фактором в Сибири. Наиболее яркий пример – возникновение и рост Новониколаевска, получившего в 1903 г. статус города. К этому времени его население достигло 22 тыс. человек. Железнодорожные узлы с крупными депо стали базой для роста таких новых центров, как Татарск, Тайга, Боготол и другие. 90-е гг. XIX в. были

переломными в истории многих городов. В период строительства Сибирской железной дороги были пущены в эксплуатацию мастерские, вокзалы, депо, багажные отделения, складские помещения, водонапорные башни. Открылось много новых предприятий, вдоль железной дороги интенсивно стали разрабатываться угольные месторождения. Мастерские Сибирской железной дороги были расположены в губернских (областных) центрах: Омске, Красноярске и Чите. Города были избраны для строительства ряда крупных депо: Курган, Тюмень, Каинск, Мариинск, Ачинск, Красноярск, Канск, Иркутск, Нижнеудинск, Верхнеудинск (Улан-Удэ) (приложения 9, 10). В Томске, кроме депо, находилось управление Сибирской железной дороги, в Иркутске – Забайкальской со всеми техническими службами¹. Поэтому каждый сибирский город намечал и отстаивал, прежде всего, тот вариант, который бы наиболее полно отвечал его интересам. Каждый из претендентов стремился доказать преимущества выдвигаемого проекта: «...увлечения сибирского общества проектами железнодорожного строительства приняли такой характер, что было названо железнодорожной лихорадкой»².

Это подтверждается ходом совещания, созванного в ноябре 1908 г. в Томске, на котором присутствовали предприниматели, чиновники Переселенческого управления, Управления государственных имуществ, представители Кабинета и городов Томской губернии. К работе совещания были привлечены профессора Императорского Томского университета, Томского технологического института: В. В. Сапожников, М. К. Соболев, Е. Н. Зубашев, В. А. Обручев, С. И. Введенский и другие. Но к единому мнению участники совещания не пришли, напротив, выявились острые противоречия между губернским центром и алтайскими городами³.

Великая Сибирская магистраль разделила Сибирь на две части: северную, редконаселённую и экономически слабую и южную, быстрозаселяемую и обладавшую лучшими, более пло-

¹ Скубневский В. А. Промышленность городов Сибири в конце XIX – начале XX в. ... С. 60.

² РГИА. Ф. 350. Оп. 61. Д. 2201. Л. 18; Селихов М. Н. Сибирская магистраль и ее нужды в связи с проектом Алтайской железной дороги. Томск, 1906. С. 18; Анучин В. И. Пути сообщения в Сибири // Право и финансово-промышленная жизнь в Сибири. 1915. С. 99.

³ Сибирская жизнь. 1906. 10 нояб.

дородными, землями. Тюмень, Омск, Новониколаевск, Красноярск, Иркутск, Чита, через которые прошла железная дорога, быстро росли, превращаясь в торгово-промышленные центры. В то же время Березов, Сургут, Тобольск, Кузнецк, Енисейск, Верхолениск, Балаганск и другие старинные сибирские города, оказавшись вдали от железной дороги, утратили свое прежнее значение в хозяйственной жизни региона. Показательна в этом отношении судьба губернского центра – Томска – крупного экономического и культурного центра, оказавшегося в стороне от железнодорожной магистрали. Торгово-промышленные круги Томска не могли примириться с утратой сферы экономического влияния к югу от Транссиба¹. Активно проявили себя, при обсуждении абриса железнодорожной сети Сибири, Общество сибирских инженеров, базировавшееся в Томске, Томский технологический институт, Томский университет, которые готовили кадры учёных, инженеров-изыскателей, техников, строителей. Эти высококвалифицированные специалисты выступали авторами экономических и пояснительных записок, которые являлись результатами изучения территории Сибири с точки зрения их будущего хозяйственного освоения и выдвигали проекты первичных изысканий железнодорожных трасс.

По их настоянию Томск стал местом заседания комиссии по рассмотрению вопроса о развитии рельсовой сети в Западной Сибири и Северном Туркестане (приложение 11). Представляет интерес деятельность комиссии, в которой приняли участие представители Томска, Новониколаевска, Мариинска, Семипалатинска, Барнаула, Бийска, Павлодара и Колывани, а также уполномоченные администрации Сибирской железной дороги, члены Государственной Думы Н. В. Некрасов и А. А. Скороходов². Свои планы по проектированию железных дорог в Сибири прислали Тюменская дума, Омская дума и биржевой комитет, Воскресенское горнопромышленное общество, ирбитское купечество и Екатеринбургский биржевой комитет, представители пароходства Обского бассейна, Кокчетавское общество, Курганская городская дума и Шадринская железнодорожная

¹ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 3369. Л. 10.

² РГИА. Ф. 1276. Оп. 7. Д. 187. Л. 117; Журнал Комиссии по рассмотрению вопроса о развитии рельсовой сети в Западной Сибири. Томск, 1909. С. 1–2.

комиссия. Были предложены следующие проекты направлений железнодорожных линий¹:

- Семипалатинск – Барнаул;
- Семипалатинск – Камень – Чулым;
- Болотная – Томск;
- Семипалатинск – Омск;
- Павлодар – Барнаул;
- Семипалатинск – Бийск;
- Кузнецк – Кольчугино – Юрга;
- Барнаул – Томск;
- Семипалатинск – Бийск – Кузнецк – Итат;
- Омск – Семипалатинск;
- Акмолинск – Петропавловск;
- Курган – Кокчетав – Павлодар – Барнаул;
- Барнаул – Новониколаевск с ветвью Барнаул – Бийск;
- Барнаул – Кольчугино – Андреевский завод – Бобровская – Мариинск;
- Екатеринбург – Курган – Кокчетав – Павлодар – Барнаул – Юрга – Томск;
- Семипалатинск – Кокчетав – Курган – Шадринск – Екатеринбург.

Но к единому мнению комиссия не пришла. Представители Томска отстаивали направление Барнаул – Тайга – Томск, доказывая, что эта дорога обеспечит возможность выгодного сбыта лесных богатств севера Томской губернии в алтайские города и откроет пути колонизации Нарымского края. Кроме того, учитывалось, что линия Барнаул – Тайга – Томск будет проходить по территории Кузнецкого угольного бассейна.

В муниципальных кругах Томска оживленно обсуждался вопрос о линии Томск – Енисейск. Первоначально намечалось провести участок от Томска на Чулым, как первый этап дороги Томск – Енисейск. По смете 1912 г. городской думе были отведены 3 тыс. руб. для обследования статистических данных и составления экономической записки². В этом же году были предприняты изыскания инженера М. Н. Кошурникова, которые показали, что строительство на болотистых землях близ рек Чулыма и Кети будет чрезвычайно дорогим и окончатель-

¹ РГИА. Ф. 1276. Оп. 7. Д. 187. Л. 118.

² Банковская и биржевая жизнь. 1912. 22 нояб.

ное решения вопроса отложили на неопределённое время¹. И в дальнейшем томичи выступали в качестве инициаторов изысканий железных дорог, которые сохранили бы Томску ведущее положения среди городов Сибири. Но эти проекты так и остались на бумаге².

Вторым губернским городом Сибири, где проводилась оживленная работа, связанная с железнодорожным строительством, был Иркутск. С декабря 1906 г., по распоряжению Совета министров, в Иркутске при генерал-губернаторе было организовано особое Межведомственное совещание, в котором участвовали представители из всех регионов Сибири, от Урала до Тихого океана, свыше 200 человек, отстаивавших интересы своих территорий, работало 7 секций, было обсуждено свыше 100 проектов, включавших все виды транспортных коммуникаций³. Примечательно, что участники Совещания представляли различные социальные слои населения от крупного купечества и ведущих торгово-промышленных фирм до крестьянских уполномоченных и представителей сибирской прессы. В выступлениях участников иркутского Совещания прозвучала резкая критика правительственной политики в области развития экономики и формирования сети путей сообщения в Сибири. В частности, отмечалось, что Правительство, поддерживая промышленников и коммерсантов центральной России, не рискующих вкладывать капиталы в экономику Сибири, но получающих огромные барыши за счёт посредничества между сибирскими и западно-европейскими рынками, пренебрегает нуждами и интересами сибирских торгово-промышленных фирм⁴.

В качестве руководящего критерия оценки экономической целесообразности и определения очередности реализации проектных предложений транспортного строительства было установлено требование их соответствия нуждам и перспективным задачам края. На заседаниях Межведомственного совеща-

¹ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 1. Л. 64.

² Сибирская мысль. 1912. 24 февр.

³ Доклад Иркутского купеческого общества по вопросу проведения железной дороги «Иркутск – Бодайбо». Иркутск, 1911. С. 2.

⁴ Ламин В. А. Исторический опыт разработки проблем формирования железнодорожной сети на Севере Сибири... С. 187.

ния сложился оригинальный проект экономического районирования Сибири, не связанный с существовавшим в тот период административным делением. Намечались четыре района к югу и северу от Сибирской магистрали. Роль меридионального разделителя выполняла река Енисей. Применительно к этим районам систематизировались все имевшиеся к этому времени транспортные проекты, которые объединяли в единую систему и железнодорожные, и водные, и гужевые пути сообщения того или иного региона. Однако хотя Совещание и претендовало на роль общесибирского, в его материалах прослеживается, что приоритет при рассмотрении получали восточносибирские проекты. Ориентация Совещания в сторону восточных районов Сибири объяснялась тем, что среди участников число представителей западносибирских районов, включая Красноярск, составляло примерно 1/10 часть от всех собравшихся. Среди непосредственных организаторов Совещания было немало представителей администрации иркутского губернатора, восточносибирских транспортных и прочих ведомств, которые отстаивали ими же выдвинутые проекты¹. В процессе обсуждения проектных предложений железнодорожного строительства сформировалось три направления:

1. Форсирование работ, связанных с движением провозно-пропускных способностей Сибирской железной дороги. В качестве радикального средства решения этой задачи было выдвинуто предложение о прокладке по всей трассе Сибирской железной дороги второй колеи и неотложности строительства Амурского участка, обеспечивавшего выход к тихоокеанскому побережью по собственной территории.

2. Параллельно с первым направлением предполагалось ускорить проектно-изыскательную подготовку новой сибирской железнодорожной магистрали. Трассу западного плеча предполагалось строить от линии Оренбург – Семипалатинск до Канска. В перспективе она могла быть проложена через северное Прибайкалье до соединения с Амурской железной дорогой в Хабаровске.

3. Представлены проекты железнодорожных магистралей, трассы на которых прокладывались через северные районы Сибири: а) Обь-Северная (Полярная) магистраль, б) Тобольск –

¹ Тимошенко А. И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири... С. 72, 73.

Нарым – Енисейск железная дорога, в) Сибирь–Аляскинская магистраль, г) Русско-Тихоокеанская железная дорога¹.

К концу совещания было представлено 12 проектов строительства железнодорожных линий и более 40 проектов смешанных железнодорожно-водно-грунтовых линий².

В Иркутске наиболее часто обсуждались вопросы строительства в Ленском крае, что объяснялось интересами золотопромышленников. Обустройство приисков более совершенной техникой (паровыми двигателями, драгами), расширение масштабов геологических разведок, строительство приисковых посёлков, проблема роста численности населения диктовали необходимость создания устойчивой круглогодичной транспортной связи районов хозяйственного освоения с железнодорожной магистралью, что не могло быть осуществлено лишь с помощью водных, гужевых путей и узкоколейных дорог производственного назначения, примерами которых в Сибири являлись Бодайбинская, Спасская, Риддерская, Воскресенская и другие. Горнозаводские дороги по техническим параметрам имели ширину колеи 0,6 м, а скорость движения на такой линии можно было развивать не более 25 вёрст в час. Для этих линий специально определялась предельная крутизна уклонов, допускаемый радиус закруглений. Ширина земляного полотна должна быть не менее тройной ширины колеи, а крутизна откосов, выемок, насыпей определялась свойствами грунта. Балластный слой разрешалось укладывать из местных материалов: песка, гравия, щебня, шлака. Вместо мостов допускалось устройство паромов на летний период и санных путей зимой. На станциях горнозаводских дорог, где производился приём и высадка пассажиров, возводились соответствующие помещения. По свидетельству инженера-путейца С. Уманского: «Узкоколейную дорогу строить никогда не выгодно. Её следует предпочесть только в двух случаях: 1. Когда построить ширококолейную дорогу по местным условиям без дополнительных расходов невозможно. 2. Когда дорога строится не как коммерческое предприятие, из которого хотят извлекать известный доход, а в каких-либо иных видах, например, стратегических, и то если желают иметь воз-

¹ Труды совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Иркутск, 1907. Т. 1. С. 133.

² Там же. С. 207–211.

можно меньший убыток и мирятся с неудобствами узкой колеи для больших массовых перевозок»¹.

Среди сибирских узкоколейных линий производственного назначения особая роль принадлежит приисковой Бодайбинской железной дороге, построенной в центре Ленского золотопромышленного района на правом берегу реки Витим. Постройка этой дороги с первоначально определённой протяжённостью в 35 вёрст от Бодайбо до Андреевского моста была разрешена «Компании промышленности» Прибрежно-Витимского района в 1894 г. иркутским генерал-губернатором. Для организации ведения строительных работ были даны правительственные льготы. В сентябре 1896 г. по разрешению Ленского окружного инженера было допущено правильное грузовое движение, а в 1902 г. дорога была продолжена ещё на 11 вёрст и была представлена станциями: Бодайбо, Кяхтинская, Васильевская, Надеждинская, Феодосиевская².

«Компания промышленности» перевозила по этой дороге собственные грузы и пассажиров, обслуживала аналогичные потребности других золотопромышленников за плату по взаимному соглашению. При постройке Бодайбинской железной узкоколейной дороги и её эксплуатации, при установлении тарифов, часто менявшихся, горный надзор не вмешивался. По мере ухудшения дел «Компании промышленности» и укрепления мощи Ленского золотопромышленного товарищества стало очевидно, что «Компания промышленности» не в силах эксплуатировать дорогу, и весной 1909 г. Бодайбинская узкоколейка за 950 тыс. руб. была приобретена в собственность «Лензото» при посредстве главных акционеров. Акт о покупке был совершён на имя английского акционерного общества «Русская горнопромышленная корпорация», участвовавшего вместе с Государственным банком в финансировании «Лензото». «Русская горнопромышленная корпорация» передала Бодайбинскую дорогу в полное пользование «Лензото», предоставив ему одновременно с этим право приобрести эту дорогу в собственность по получении разрешения на выпуск дополнительных акций.

¹ Железнодорожное дело. 1904. № 1.

² РГИА. Ф. 37. Оп. 44. Д. 2379. Л. 1, 3, 57–59.

После приобретения дороги «Лензото» продолжало эксплуатировать её на прежних основаниях и в начале мая 1909 г. приступило к продлению линии до своего центрального прииска по казённой территории, что вызвало законный протест окружного инженера Витимского горного округа К. Тульчинского, который отмечал, что «...строительство велось захватным порядком по казённой территории. Около 1 000 рабочих размещены в антисанитарных условиях. Работают без утверждения окружным инженером заработной платы, без расчётных книжек. Вопреки статье № 6 "Положения по подъездным путям" "Лензото" провозит по произвольному тарифу грузы компании промышленника Ратькова-Рожнова и других частных лиц. Незаконно установлено правильное пассажирское движение по произвольно высокому тарифу, обременительному для местного населения. "Лензото" пользуется ежегодно многомиллионными правительственными ссудами, но избегает уплаты в пользу казны»¹.

Во избежание обострения ситуации правление Ленского золотопромышленного товарищества уже в июне 1909 г. представило объяснение в Горный Департамент, отрицая законность претензий окружного горного инженера. Помимо этого, правление послало телеграмму в Бодайбо о необходимости мер по санитарному содержанию рабочих, а также указало «...по чугунке провозите грузы и пассажиров исключительно наших. Недовольным отказом указывайте на затруднения, чинимые окружным инженером, и рекомендуйте жаловаться генерал-губернатору и министру». 3 июля 1909 г. «Лензото» объявило отказ по перевозке грузов, не принадлежавших товариществу. В поддержку хозяевам Бодайбинской железной дороги выступили золотопромышленники Орельский, Гурари, Гаряев, Томчик, Бутылкин, Прейман, Шелковников, иркутские купцы Шапаиц, Левенсон, доверенное лицо Ратькова-Рожнова Молдавский и другие. Они утверждали, что «провоз товаров и особенно золота по приисковому тракту на расстоянии 40 в. вызовет организацию разбойничьих нападений»².

В результате конфликта иркутский генерал-губернатор решил «Лензото» продолжить ведение строительных работ, но

¹ РГИА. Ф.37. Оп. 44. Д. 2379. Л. 6.

² РГИА. Ф. 37. Оп. 44. Д. 2379. Л. 22.

надзор за дорогой оставил в полной мере за окружным инженером К. Тульчинским, которому пришлось выполнять служебные обязанности в атмосфере вседозволенности могущественного «Лензото». Главноуправляющий промыслами Ленского золото-промышленного товарищества И. Белозёров оказывал противодействие окружному инженеру. Как указали в докладной записке управляющий Бодайбинской железной дорогой инженер Никулин и начальник станции Бодайбо Захаров: «Причём это противодействие, принимая во внимание местные таёжные условия жизни и психологию местных, привыкших к произволу людей, было оказано в форме самой унижительной и крайне оскорбительной для лица, состоящего на государственной службе, в то время как на основании ст. 36 "Наказа чинам горного надзора" окружные инженеры имеют право беспрепятственного выхода во всякое время дня и ночи во все отделения Горнопромышленного заведения и во все существующие при заведении учреждения для рабочих»¹. В сложившейся ситуации, когда дорог в Витимско-Олекминском районе катастрофически не хватало, а «Лензото» явно нарушало правила служебной этики в случае с окружным инженером К. Тульчинским, то по инициативе Министерства торговли и промышленности и иркутского генерал-губернатора 20-21 января 1910 г. состоялось совещание о горнозаводских дорогах общего пользования в Витимско-Олекминском приисковом районе, в котором участвовали окружной инженер К. Тульчинский, представитель «Лензото» инженер А. Теппан, горный исправник Витимского округа А. Галкин, управляющий Бодайбинским отделением Госбанка И. Усков, мировой судья А. Иванов, золотопромышленник А. Прейсман и другие.

Это совещание явилось попыткой определить хозяйственно-правовой статус Бодайбинской железной дороги. Представитель «Лензото» А. Теппан доказывал, что Бодайбинская дорога – частное предприятие и переход её в дорогу общего пользования может совершиться только путём Высочайшего повеления, добровольно же «Лензото» никогда не выразит согласия на это, т. к. в дороге общего пользования владелец ограничен в своих правах, при частном же пользовании наоборот. Оппонент А. Теппана – окружной инженер К. Тульчинский, председатель-

¹ РГИА. Ф. 37. Оп. 44. Д. 2379. Л. 42.

ствовавший на этом совещании, утверждал, что Бодайбинская дорога имеет весьма важное значение для общегосударственных интересов и закреплением правительством за этой дорогой значения горнозаводской общего пользования можно будет возбудить ходатайство о субсидии от казны для этой дороги¹. К окончательному согласию это совещание не привело, но оно чётко обозначило, что Бодайбинская железная дорога стала одной из перспективных отраслей развития могущественного предприятия Витимско-Олекминского приискового района – «Лензото», стремившегося к переходу от узкоколейного железнодорожного строительства к возведению линий нормальной колеи общего пользования.

Изыскательные работы, экономические исследования, оформление экономических и пояснительных записок, составление ходатайств проводили и представители енисейской буржуазии. Центром обсуждения проектов был губернский город Красноярск².

Красноярским городским самоуправлением был разработан проект железнодорожной линии Барнаул – Кузнецк – Красноярск³. Главным грузом дороги должен быть хлеб, в основном поступающий в Енисейскую губернию с Алтая. Технические условия проведения дороги не представляли особой сложности. По свидетельству современника – участника изысканий трассы: «На всем протяжении дороги не встречается ни одной значительной реки, следовательно, не нужно строить дорогостоящие мосты, дорога пройдет по сравнительно гладкой, сухой и заселенной местности. Длина предполагаемых линий определяется от Барнаула до Бочатских копей – 185 в., от Бочатских копей до Ужура – 220 в., от Ужура до Красноярска – 215 в., всего 620 в., а при прибавлении 10 % длины вследствие искривления – 680 в. Строительная стоимость достигает 47 млн 600 руб., то есть 70 тыс. руб. с версты»⁴. Красноярский золотопромышленник В. П. Усков, принимавший участие в обсуждении железнодорожных проектов, выступил против ли-

¹ РГИА. Ф. 37. Оп. 44. Д. 2379. Л. 44, 49–51.

² Мосина И. Г., Рабинович Г. Х. Буржуазия Сибири в 1907–1914 гг. // Из истории буржуазии Сибири. Томск, 1982. С. 113.

³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 137. Л. 9, 22; Ф. 274. Оп. 2. Д. 719. Л. 55–57.

⁴ Музыкин А. П. Предварительная записка к проекту Барнаульско-Красноярской железной дороги. Красноярск, 1916. С. 16.

нии Барнаул – Кузнецк – Красноярск, считая, что «на енисейском рынке алтайская пшеница не выдержит конкуренции с более дешёвой маньчжурской, то есть красноярцам нужно озаботиться сооружением приисковых дорог»¹.

Крупнейшие углепромышленники Енисейской губернии А. А. Баландин и В. А. Баландина, владельцы Черногорских каменноугольных копей, открытых в 1907 г. на левом берегу Енисея, основали в этом году «Товарищество Черногорских каменноугольных копей» с основным капиталом в 140 тыс. руб.² В 1908 г. на этих копиях началась разработка залежей каменного угля. Вначале добытый уголь в незначительном количестве продавался местным потребителям, затем, по мере развития производства, главным покупателем стала Сибирская магистраль. По определению горного инженера Яковлева, запасы каменного угля определялись в 200 млрд пудов. Уголь доставлялся на станцию Красноярск по Енисею. В 1914 г. было отправлено свыше 1 млн пудов³. «Каждая новая верста железнодорожной сети, каждая новая мастерская... повышают размер спроса на продукты горнопромышленности»⁴.

Для развития предпринимательства Баландины в марте 1910 г. подали прошение на получение права изысканий на собственные средства железной дороги от Минусинска до примыкания с Сибирской железной дорогой⁵. Получив разрешение и проведя изыскания линии Минусинск – Ачинск (Итат) с веткой на Черногорские каменноугольные копи, Баландины, совместно с инженером Г. В. Андриановым, выступили инициаторами создания акционерного общества для строительства железной дороги Ачинск – Минусинск с обязательным подходом к Черногорским каменноугольным копиям и добились получения концессии на сооружение этой линии⁶.

Кроме дороги Ачинск – Минусинск Баландины, по разрешению Министерства путей сообщения, в 1911 г. произвели на свои средства изыскания железнодорожной линии от Барнаула

¹ ГАКК. Ф. 595. Оп. 3. Д. 67. Л. 36; Сибирская жизнь. 1916. 27 авг.

² Кандауров Д. П. Фабрично-заводские предприятия Российской империи (исключая Финляндию). Пг., 1914. С. 218–249.

³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1195. Л. 285.

⁴ Ленин В. И. Развитие капитализма в России... С. 495.

⁵ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 719. Л. 1.

⁶ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1194. Л. 20; Ф. 634. Оп. 1. Д. 114. Л. 5.

через Гурьевский завод до пересечения реки Томи вблизи Кузнецка, затем через Томь-Чулымский раздел до Черного Июса к Чулыму, для соединения в районе станции Учум с разбитой осью Ачинско-Минусинской дороги. Проектируемая линия имела протяжение 500 вёрст¹.

Грядущее железнодорожное строительство в Сибири затрагивало интересы и определяло перспективы не только для монополистических объединений и отдельных крупных предпринимателей. Слои средней и мелкой буржуазии активно участвовали в обсуждении проектов и выдвижении своих планов. Но в силу гораздо меньшего экономического влияния, отсутствия тесной связи с промышленными сферами они не выступали в качестве единоличных соискателей и авторов проектов, а объединяли свои усилия на заседаниях городских дум, городских управ, биржевых комитетов, совещаний представителей городов.

Показательна в этом отношении борьба алтайских городов за строительство железнодорожных путей на территории Алтайского округа Томской губернии. Местом обсуждения вопросов направления линий были муниципалитеты. В ноябре 1906 г. в Бийске гласные думы единодушно высказывались за направление Алтайской железной дороги по городам Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск с веткой на Бийск². В декабре 1906 г. вопрос о соединении Барнаула с Сибирской железной дорогой стал предметом специального обсуждения Барнаульской городской комиссии, в состав которой вошли гильдейские купцы и предприниматели: К. Рябков, М. Страхов, И. Платонов, братья Ворсины, а также купцы – гласные думы: С. И. Зудилов, Ф. К. Козлов, И. А. Колокольников. Комиссия единодушно признала, что для Барнаула наиболее выгодным является вариант Семипалатинск – Барнаул – Обь с веткой к Кольчугинским каменноугольным копиям³.

В январе 1909 г. было созвано совещание предпринимателей Бийска, Барнаула и Новониколаевска, на котором рассматривались 3 конкурирующих варианта Алтайской железной дороги: 1) Барнаул – Тайга, 2) Семипалатинск – Павлодар – Омск с веткой

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 719. Л. 33, 46; МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 1. Л. 62.

² ГААК. Ф. 4. Оп. 14. Д. 27. Л. 183.

³ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 152. Л. 1; Ф. 468. Оп. 25. Д. 126 (6). Л. 15.

Павлодар – Барнаул и 3) Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск с веткой Алтайская – Бийск. Совецание постановило ходатайствовать перед правительством о строительстве Алтайской железной дороги по третьему варианту и направило председателю Совета министров П. А. Столыпину, министрам путей сообщения и финансов, управляющему Кабинетом телеграммы следующего содержания: «Соединенное собрание трех главнейших городов Алтая: Барнаула, Бийска и Новониколаевска единогласно постановило признать проектируемую дорогу в направлении Семипалатинск – Обь с веткой Павлодар – Барнаул не отвечающей интересам края. Города ходатайствуют о проведении дороги Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск с веткой на Бийск. Представители городов выехали в Петербург, просили допустить их в Комиссию Департамента железнодорожных дел по обсуждению этого вопроса»¹.

Проблема расположения железнодорожной сети в Западной Сибири рассматривалась в межведомственной комиссии с 20 октября 1909 г. по 1 апреля 1910 г. Интересы алтайских городов в Петербурге отстаивали новониколаевский городской голова В. И. Жернаков, юрист, общественный деятель Г. И. Жерновков и представитель новониколаевской городской управы С. Ф. Дунин-Марцинкевич. Проект, представленный делегатами Алтая (Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск с веткой на Бийск), поддержали Степной генерал-губернатор, командующий войсками Омского военного округа. На этом совещании алтайская буржуазия одержала победу. Проект был утверждён².

Помимо Алтайской железной дороги, буржуазию Барнаула, Новониколаевска, Семипалатинска, Бийска интересовали и другие проектируемые линии. На заседании новониколаевской городской думы в 1909 г. обсуждалось представление Министру путей сообщения о линиях, связывающих Транссибирскую магистраль с районами юга Западной Сибири и Северного Туркестана (приложение 12), в связи с этим проектировались следующие линии:

- от Кольчугинских копей до ст. Юрга Сибирской железной дороги;

¹ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 152. Л. 1; Ф. 468. Оп. 25. Д. 126 (6). Л. 15.

² ГАНО. Ф. Д. 97. Оп. 1. Д. 36. Л. 1.

- Арысь – Верный;
- Омск – Павлодар – Барнаул – Семипалатинск;
- Барнаул – Кольчугино – Юрга – Бийск;
- Петропавловск – Акмолинск – Павлодар.

При этом вопрос о линии Семипалатинск – Новониколаевск с веткой на Бийск считался уже решенным положительно¹.

Представители буржуазии, в лице томского купца, пароходовладельца, мукомола В. А. Горохова, барнаульского первой гильдии купца В. Д. Сухова, купцов В. В. Балашова, А. Г. Морозова, пароходовладельца и заводчика И. К. Платонова, обратились в комитет Сибирской железной дороги с ходатайством о проведении железной дороги от одной из станций Транссиба через Барнаул на Ташкент². Барнаульские купцы и мукомолы были озабочены, прежде всего, выгодной реализацией пшеницы и муки на среднеазиатском рынке³. Вывоз хлеба, особенно в зерне, также беспокоил купечество Новониколаевска, Семипалатинска, Акмолинска и Бийска⁴.

Предметом особой заботы сибирской буржуазии было размещение зданий будущих управлений по постройке и эксплуатации предполагаемых железных дорог. Особенно это характерно для уездных городов, для которых факт размещения административных зданий был еще и делом престижа, способствовавшего повышению значимости и влияния города. Такая борьба в Енисейской губернии развернулась между Минусинском и Ачинском. Особую активность проявила общественность Минусинска, считавшая себя обойденной, поскольку Ачинск стоял на Транссибе и имел гораздо больше возможностей для контактов. Городской голова Минусинска П. А. Бахов в октябре 1913 г. в письме правлению «Ачминдора», находившемуся в Петербурге, приводил доводы о дешевизне строительных материалов: леса, кирпича, извести, песка, бутового камня в Минусинском уезде, кроме того, в письме указывалось о наличии в Минусинске начальных и средних учебных заведений, что давало возможность обучаться детям служащих управления по постройке и эксплуатации дороги,

¹ ГАО. Ф. Д. 97. Оп. 1. Д. 49. Л. 136; Ф. 97. Оп. 1. Д. 113. Л. 7.

² РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 206. Л. 1, 13.

³ ГАО. Ф. Д. 141. Оп. 1. Д. 1. Л. 12.

⁴ РГИА. Ф. 50. Оп. 1. Д. 23. Л. 7, 8, 9, 11; Ф. 1276. Оп. 7. Д. 187. Л. 357, 421.

о достаточном количестве и сравнительной дешевизне квартир, продовольствия, фуража и т. п.¹ Но правление избрало для расположения управления по постройке и эксплуатации Ачинск по причине более выгодного географического расположения на линии Транссибирской магистрали. По постановлению городской думы Ачинска от 14 декабря 1915 г., город безвозмездно уступил «Ачминдору» земельные участки под постройку железнодорожного полотна в черте города, здания управления и размещения городка для железнодорожных служащих².

По мере капиталистического освоения Сибири росло количество проектов железных дорог. По географическим районам линии распределялись следующим образом:

1) Западносибирский: Алтайская (756 вёрст), Кольчугинская (223 версты), Кулундинская (297 вёрст), Камень – ближайшая станция Сибирской железной дороги (70 вёрст), Барнаул – Кузнецк (250 вёрст), Кольчугино – Кузнецк – Тельбесс (268 вёрст), Тара – Тобольск (400 вёрст), Томск – Енисейск с веткой к Ачинску (660 вёрст), Тобольск – Тюмень (180 вёрст);

2) Среднесибирский: Ачинско-Минусинская (433 вёрст), Минусинск – Белоцарск (Кызыл) (400 вёрст);

3) Восточносибирский: Ленская дорога (380 вёрст), Верхнеудинск – Кяхта (231 верста), ветвь к Джунгарским верстам (220 вёрст), Усть – Илга – Бодайбо (800 вёрст);

4) Уралосибирский: Уфалей – Томск (1 600 вёрст), Тюмень – Верхотурье (350 вёрст);

5) Туркестаносибирский: Южносибирская (1 850 вёрст), Славгород – Семипалатинск (310 вёрст), Спасский завод – Южносибирская (250 вёрст), Тобольск – Петропавловск (450 вёрст), Ақмолинск – Семипалатинск (650 вёрст)³.

Стремление к разработке проектов железных дорог в районе юга Западной Сибири и ожесточенная борьба за право получения концессий на строительство объясняется богатством районов, прилегающих к проектируемым железным дорогам,

¹ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 1. Л. 63.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 2. Л. 38.

³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1337. Л. 235; Ф. 391. Оп. 3. Д. 923. Л. 5; ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 681. Л. 8; Биржа. 1912. 5 авг.; План железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее десятилетие: Заключение Сиб. бюро на схему плана железнодорожного строительства в Сибири, выработанного Особым междоуниверситетским совещанием под председательством т. министра пут. сообщ. И.Н. Борисова. Пг., 1917. С 78.

близостью к Транссибу и относительной легкостью их сооружения. Особый интерес для казны и частных предпринимателей представляло возможное строительство и дальнейшая эксплуатация дорог нормальной колеи общего пользования:

1) Алтайской железной дороги: Новониколаевск – Барнаул – Семипалатинск с веткой Алтайская – Бийск (приложение 13);

2) Ачинско-Минусинской железной дороги: Ачинск – Минусинск (приложение 14);

3) Кольчугинской железной дороги: Юрга – Кольчугино с веткой Топки – Кемерово (приложение 15);

4) Кулундинской железной дороги: Татарская – Славгород (приложение 16).

Алтайская железная дорога проектировалась в районе с наибольшей для Сибири плотностью населения (см. табл. 4). Климатические условия и плодородные почвы обуславливали гарантию производства товарного хлеба (см. табл. 5). Это подтверждалось результатами транспортно-экономического обследования района дороги общей площадью 650 тыс. кв. вёрст¹.

Таблица 4

Население в районе Алтайской железной дороги в 1910 г., в тыс. чел.

Томская губерния		Семипалатинская область	
Барнаульский уезд	873,0	Павлодарский уезд	64,0
Кузнецкий уезд	176,6	Семипалатинский уезд	233,2
Бийский уезд	503,4	Усть-Каменогорский уезд	183,7
Змеиногорский уезд	453,2	Зайсанский уезд	180,8
Старожильческие участки	120,0	Каркалинский уезд	208,8
Итого	2 126,2	Итого	869,7
Семиреченская область			
Лепсинский уезд	305,6		
Итого в районе линии 3 301,5 чел.			

Помимо решения задач вывоза товарного хлеба, предполагалось, что дорога приведет к оживлению алтайской горной промышленности, по утверждению инициаторов строительства

¹ РГИА. Ф. 1276. Оп. 7. Д. 187. Л. 186. (При учёте зерновых остатков Павлодарского уезда не включены в расчёт, так как они поступали на водный иртышский путь, Каркалинский уезд исключен, поскольку является районом, ввозящим зерно.)

линии, «некогда бывшей в цветущем состоянии»¹. Алтайская железная дорога так же, как Кольчугинская и Ачинско-Минусинская, проектировалась через районы полиметаллической промышленности. Для горных предприятий новые железные дороги должны были дать значительную экономию на стоимости провоза грузов, сократить цены на топливо, крепежный лес и почтово-телеграфное сообщение². Значение сооружения Алтайской железной дороги усиливалось несомненной активизацией торговли с сопредельной Монголией. Многомиллионные торговые обороты могли бы вестись не через пустыню Гоби на верблюдах, с крупными расходами по провозу, а по Чуйскому тракту на Сибирскую железную дорогу через железнодорожный путь от Бийска до Новониколаевска³.

Таблица 5

**Наличие товарного зерна (хлеба и овса)
в районе Алтайской железной дороги в 1910 г., в тыс. пудов**

Томская губерния		Семипалатинская область	
Барнаульский уезд	16 380	Семипалатинский уезд	927
Кузнецкий уезд	2 112		
Бийский уезд	4 668	Усть-Каменогорский уезд	1 277
Змеиногорский уезд	8 964	Зайсанский уезд	982
Старожильческие участки	2 400		
Итого	34 524	Итого	3 186
Семиреченская область			
Лепсинский уезд	3 316		
Итого в районе линии		41 026	

Ачинско-Минусинская железная дорога проектировалась также в одном из наиболее развитых районов Южной Сибири. По данным переписи, с 1893 по 1910 г. виден рост населения на территории Минусинской котловины. При этом, как свидетельствуют данные таблицы 6, темпы прироста были стабильными⁴.

¹ Жизнь Алтая. 1915. 13 фев.

² Промышленность и торговля. 1914. 15 марта.

³ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 3369. Л. 51, 54; ГААК. Ф. 71. Оп. 1. Д. 1. Л. 85.

⁴ Записка об Ачинско-Минусинской железной дороге и её работе с приложением правительственных постановлений по вопросам о достройке дороги. Новониколаевск, 1923. С. 13.

Таблица 6

Рост населения Минусинского уезда за 15 лет (1896–1910 гг.)

Годы	1893–1895	1896–1898	1899–1901	1902–1904	1905–1907	1908–1910
Кол-во чел.	137 800	180 900	195 600	212 200	230 600	244 200

Благоприятные климатические и почвенные условия способствовали созданию здесь района земледелия и животноводства, что иллюстрируется следующими данными¹ (см. табл. 7, 8).

Таблица 7

Сборы зерновых в районе Ачинско-Минусинской дороги в 1910 г., пудов

Пшеница	Рожь	Овес	Всего
6 050 500	8 132 800	4 382 300	18 565 600

Таблица 8

**Численность поголовья скота
в районе Ачинско-Минусинской дороги в 1910 г., тыс. голов**

Лошади	Крупный рогатый скот	Овцы	Свиньи	Всего
305	326	802	145	631

Хлебные закупки обычно начинались с ноября-декабря и продолжались всю зиму, то есть в тот период, когда навигация по Енисею была закрыта, а минусинский хлеб имел один выход – по реке Енисей в Красноярск, Енисейский и Туруханский уезды. Скот прогонялся стадами по двум скотопрогонным трактам – на Канск и Красноярск или сплавлялся водой по Енисею. И в этом случае дорога должна была сыграть большую роль для приближения рынков и удешевления перевозок грузов, количество которых неизбежно возрастало² (приложения 17, 18).

Помимо каменного угля, разрабатывавшегося на копиях Кара-Тигей и не имевшего из-за отсутствия железной дороги широкого распространения, в районе предполагаемой Ачинско-Минусинской линии добывалась соль, отправлявшаяся на Восток, медь на медеплавильном заводе «Юлия», золото по системам рек Белый Июс и Черный Июс. На геологических

¹ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2087. Л. 38–39.

² РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 76. Л. 3; ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 681. Л. 8.

картах были отмечены богатые залежи асбеста, серебросвинцовых руд, портландцемента. Ачинско-Минусинская железная дорога проектировалась вблизи горькосолоного озера Ши́ра, известного своими целебными свойствами, и могла оказать большое влияние на развитие перспективного сибирского курорта¹.

Кулундинская железная дорога, проектируемая от станции Тартарская Транссибирской магистрали до переселенческого города Славгоро́да, должна была проходить в центре Кулундинской степи. Эта линия могла обеспечить вывоз сельскохозяйственного сырья, в основном хлеба. Общее количество товарного зерна при среднем урожае определялось в 28 млн пудов². Дорога включала в район своего влияния юго-западную часть Каинского уезда, западную часть Барнаульского, северо-восточный район Семипалатинской области и небольшую часть Тюкалинского уезда. Судоходные реки Обь и Иртыш не включали в сферу своего влияния район дороги. Сибирская магистраль находилась на расстоянии 300 вёрст от центра Кулунды и не могла обслужить край³.

Количество населения, входящего в район влияния Кулундинской железной дороги, к 1910 г. достигало 600 тыс. душ обоего пола, рассредоточенного на 5 млн 146 тыс. десятин земли. В 1908–1909 гг. начался прилив переселенцев на юг Барабы и в Кулунду. Железная дорога была необходима для организации товарного обмена с районами Сибири и европейской частью России⁴. Среди предполагаемых грузов Кулундинской железной дороги были также мясо, масло, рыба из озера Чаны, которой ежегодно вылавливалось около 300 тыс. пудов, соль, добывавшаяся в примыкавшем вплотную к линии Бурлинском озере, которая отправлялась на лучшие сорта засолок ценной речной рыбы (осетра, муксуна, нельмы, стерляди, чира) в Туруханский край⁵. Ассортимент ввозимых товаров для переселенческого безлесного района был широк: ввозили «решительно все, вплоть до оконных рам и лопат»⁶.

¹ РГИА. Ф. 515. Оп. 79. Д. 565. Л. 94.

² РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 5, 6.

³ Там же. Л. 4.

⁴ Сибирская жизнь. 1912. 13 июня.

⁵ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 10.

⁶ Там же. Л. 9.

Строительство Кольчугинской железной дороги предполагалось по обширной площади уникальных угленосных отложений. Маршрут дороги пролегал по Томской губернии в пределах Алтайского округа от станции Юрга Сибирской железной дороги до Кольчугинских каменноугольных копей¹. При слабо развитых путях сообщения в Сибири район тяготения грузов к Кольчугинской железной дороге распространялся более чем на 200 вёрст. В сферу влияния дороги входил г. Кузнецк и почти весь Кузнецкий уезд, площадь которого составляла 81 634 кв. вёрст с населением 200 тыс. душ².

Ко времени разработки проекта Кольчугинской железной дороги Транссиб, от Челябинска до Иркутска, снабжался углем из трёх источников: Кизеловских, Судженских и Черемховских каменноугольных копей. Из вышеназванных только Судженские давали уголь, соответствовавший по качеству требованиям использования на железных дорогах в паровозных топках: низкое содержание влаги, высокая массовая доля углерода и летучих веществ, что обеспечивало быстрое воспламенение и достаточную удельную теплоту сгорания. Министерство путей сообщения было заинтересовано в разработке высококачественного угля Кольчугинского района. Но освоение угольного месторождения без железнодорожных путей в техническом и коммерческом плане было невозможно³.

Переселенческое дело в Кузнецком уезде Томской губернии было неразрывно связано со строительством рельсового пути. Переселенцы здесь могли заниматься, наряду с сельским хозяйством, и неземледельческими промыслами, благодаря залежам каменного угля. Совершенно необходимы были железные дороги для доставки продовольствия новоселам, особенно в неурожайные годы⁴.

Концепция формирования экономико-географической структуры железнодорожного транспорта по производственно-экономическому признаку впервые была сформирована в России в 80–90-е гг. XIX в. Основным принципом построения

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1296. Л. 26.

² ГАНО. Ф. Д. 97. Оп. 1. Д. 113. Л. 26.

³ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1296. Л. 25.

⁴ РГИА. Ф. 391. Оп. 3. Д. 923. Л. 305.

этой структуры было удовлетворение её нуждам развивавшегося капиталистического производства страны, в связи с чем возникла необходимость развития и реорганизации сети в направлении «...слияния ряда дорог в единые, крупные магистрали, которые объединили бы перевозки в масштабах отдельных экономических районов России»¹. В 1883 г. С. Ю. Витте доказывал: «Самая рациональная мера для урегулирования конкуренции между железными дорогами заключается в подразделении сети на самостоятельные в экономическом отношении группы, из которых каждая эксплуатировалась бы одним хозяйством...»². Совместно с министром финансов И. А. Вышнеградским им был разработан проект плана по укрупнению дорог и созданию больших железнодорожных объединений государственно-монополистического характера, с совместным капиталом государства и частных компаний. И. А. Вышнеградский, развивая план по укрупнению железных дорог, писал в 1891 г. министру путей сообщения А. Я. Гюбенетту: «...опыт эксплуатации русской рельсовой сети доказал, что дороги могут быть эксплуатируемы с выгодой лишь по объединению в большие, удачно выбранные группы или сеть»³.

После продолжительных дебатов в 1910-х гг. на огромных пространствах Сибири, кроме Великого Сибирского железнодорожного пути, вырисовывались ещё четыре дороги: Алтайская (Новониколаевск – Семипалатинск с веткой Алтайская – Бийск), Ачинско-Минусинская (Ачинск – Минусинск), Кольчугинская (Юрга – Кольчугино с веткой Топки – Кемерово) и Кулундинская (Татарская – Славгород). Эти линии должны были служить подъездными путями к Сибирской магистрали и, вливаясь в неё, обеспечивать грузопотоки развивавшегося капиталистического хозяйства.

Завершавшийся первый этап и активная разработка перспектив второго этапа железнодорожного освоения стали определяющим вектором истории Сибири начала XX в., решающим событием в её индустриальном развитии, ведущим условием модернизации. Расширение масштабов проектирования железных дорог в Сибири было вызвано потребностями развития капита-

¹ Соловьёва А. М. Железнодорожный транспорт России... С. 178.

² Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов... С. 183.

³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 300. Л. 19.

лизма вширь. Сооружение, по инициативе государства, Великого Сибирского железнодорожного пути стало крупнейшим событием промышленной революции, положило начало капиталистическому освоению Сибири. Необходимость доступа к рынкам сбыта, источникам сырья заставляла центральную и местную буржуазию активно участвовать в планировании и изыскании сибирской железнодорожной сети к магистральной линии Транссиба. Развитие железнодорожного строительства стало объективной необходимостью для дальнейшего социально-экономического развития России и Сибири как её органичной части.

1.2. Источники финансирования частной железнодорожной сети Сибири

Разработка проектов и сооружение железных дорог требовали привлечения крупных капиталов на длительное время. Для изучения районов предполагаемого строительства, организации работ изыскательских партий, прокладки и дальнейшей эксплуатации дорог объединялись «огромные капиталы ряда российских и иностранных банков, поскольку один, даже крупный банк, не в состоянии осуществить такое строительство»¹. Коммерческие банки дореволюционной России занимали важнейшие позиции в экономике государства. Они сосредоточили в своих руках огромные денежные средства и оказали значительное влияние на экономику страны. В России, в процессе слияния банковского капитала с промышленным, банки чаще всего были более сильной стороной. Кроме учетно-ссудных, кредитных и вкладных операций, крупные коммерческие банки занимались делами с ценными бумагами: играли большую роль в учредительстве и биржевой спекуляции. «...Банки перерастают из скромной роли посредников во всемогущих монополистов, распоряжающихся почти всем денежным капиталом, всей совокупностью капиталистов и мелких хозяев, а также большей частью средств производства и источников сырья»².

Возведение железных дорог в России изначально затягивалось по сравнению со странами Европы и Северной Америки. Про-

¹ Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал... С. 288.

² Ленин В. И. Развитие капитализма в России... С. 326.

блема строительства, оборудования и эксплуатации российской железнодорожной сети, независимо от предпочтений казённого или частного способа строительства, возникла в дореформенный период. В январе 1835 г. по поручению императора Николая I главнокомандующий путями сообщения граф К. Ф. Толь образовал Комиссию для рассмотрения предложения приглашённого австрийского эксперта, профессора Венского политехнического института Ф. А. Герстнера о строительстве сети железных дорог в России. Комиссия разработала «Общие соображения, которые служат основанием в суждении об устройстве железных дорог в России» и пришла к выводу, что железные дороги содействовали бы «...развитию хлебопашества, торговли и мануфактурной промышленности». Одновременно весьма значимой была проблема «...дознания на опыте пользы таковых дорог для государства, публики и акционеров»¹. По материалам доклада финансовой подкомиссии высочайше учреждённой Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, в истории возведения стальных магистралей государства выделялись три периода: 1) с 1836 г., т. е. после изучения предложений профессора Ф. А. Герстнера до итогов Крымской войны 1853–1856 гг.; 2) со времени окончания Крымской кампании до 80-х гг. XIX в.; 3) с 80-х гг. XIX в. до начала XX в.

В условиях разных систем организации капиталов для осуществления железнодорожного строительства интерес частных предпринимателей к высокодоходному делу был постоянным. В 1855 г. был создан Комитет «...для определения основных начал условий для сооружения железных дорог частными компаниями». В 1857 г. был подписан императорский указ «О сооружении первой сети железных дорог в России». По нему предусматривалось связать железными дорогами, проходящими через 26 губерний, «три столицы» (Санкт-Петербург, Варшаву и Москву) и самые крупные реки европейской части страны с Чёрным и Балтийским морями. Три года спустя появился указ о праве акционерных обществ пользоваться построенными или приобретёнными дорогами на заранее обговорённый срок, составлявший 80–88 лет. С началом пореформенного периода железнодорожных компаний стало создаваться так много, что правительство

¹ Лукин А. В. Будущие железные дороги из Европейской России в Азию... С. 22.

в октябре 1868 г. приняло новые правила выдачи разрешений концессионерам. Условия выдачи рассматривались Комитетом министров, на право строительства объявлялся конкурс. Получившие разрешение были обязаны возместить расходы на проведение изысканий предполагаемых трасс. Темпы создания акционерных обществ частных железных дорог нарастали.

Наступившая «железнодорожная лихорадка», которая совпала с мировым экономическим подъёмом 1868–1872 гг., стала «золотым веком» для учредителей и концессионеров. Состоятельные слои общества были захвачены биржевой и банковской игрой. Конец 1860-х – первая половина 1870-х гг. ознаменовались неслыханным и более в таких размерах уже не повторявшимся бумом концессионного предпринимательства. Открылся богатейший источник спекулятивной наживы. Концессия становилась предметом торга, продаж и перепродаж.

Сложившаяся в эти годы частнохозяйственная концессионная система была устроена таким образом, что на государство перекладывался весь риск и будущие убытки железнодорожных предприятий. При этом концессионерам предоставлялась полная свобода и бесконтрольность во всех сферах действия и эксплуатации дороги. Именно в это время вырастали будущие столпы русской буржуазии. Десятники на постройках, поставщики и скромные подрядчики быстро превращались в именитых предпринимателей. Возникла крепко спаянная группа железнодорожных «королей», тесно связанных с банками, правительственным аппаратом и придворными сферами. К их числу относились П. Г. фон Дервиз, К. Ф. фон Мекк, П. И. Губонин, М. А. Варшавский, С. С. Поляков, откупщики братья Д. П. и В. П. Шиповы, Н. Г. Рюмин, И. В. Мамонтов, В. А. Кокорев, Д. Е. Бенардаки, В. Н. Тенишев, С. И. Мальцев, банковские дельцы Я. И. Утин, А. И. Зах, А. Ф. Рафаилович и другие¹.

В 1881 г. в Российской империи имелись 2 управления государственных железных дорог и 45 частных. 12 июня 1885 г. был издан «Общий устав Российских железных дорог», что знаменовало решительный шаг по пути установления под контролем правительства единообразных приёмов управления железными дорогами независимо от формы собственности. Привлече-

¹ Елютин О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия... С. 48.

ние частных капиталов к железнодорожному строительству неизбежно связано со значительной финансовой поддержкой со стороны государства, что было характерно не только для России. При огромных территориальных пространствах Российской империи недостаток железнодорожной сети сдерживал обороты капиталов, и закон «О мерах к привлечению частных капиталов к делу железнодорожного строительства в России» от 10 июня 1905 г. был призван обеспечить финансовую помощь государства вновь образующимся частным железнодорожным обществам для успешного строительства линий и по сути являлся программным документом для развития железнодорожного предпринимательства в России в начале XX столетия. Согласно этому закону, предусматривалось:

1. Дарование правительственной гарантии по платежам интереса и погашения по облигациям и оказание других видов финансовой поддержки отдельным железнодорожным предприятиям.

2. Включение в строительные капиталы вновь сооружаемых частных железных дорог умеренных процентов (не свыше 3 %) на акции во время постройки.

3. Со дня открытия новых дорог для правильного движения применение пропорционального деления чистого дохода между акционерным и гарантированным облигационным капиталом.

4. Ограничение участия правительства в прибылях новых предприятий не свыше 8 % на акционерный капитал.

5. Отдаление срока, с которого наступает право правительства на выкуп новых частных железных дорог до 25 лет со дня открытия на них правильного движения.

6. Предоставление на время первых пяти лет эксплуатации дороги права на получение от правительства за перевозки по льготным тарифам, введённым в действие без согласия дороги, доплаты до размера соответствующих коммерческих тарифов.

7. Предоставление права на получение от правительства: а) вознаграждения за устройства и приспособления, произведённые на дороге по требованию того или иного ведомства, но не вызываемые потребностями коммерческого движения; б) в течение определённого в каждом конкретном случае уставом срока вознаграждения за перевозку почты, пожарных обозов, отведение помещений для почты, жандармских подразделений и т. п.

8. Освобождение вновь возникающих частных железнодорожных предприятий от расходов по содержанию инспекции, контроля, жандармской полиции. Что касается дорог, имевших местное значение или сооружаемых на личные средства предпринимателей без выпуска акций и облигаций, то для них упомянутым законом были предположены беспроцентные правительственные ссуды на определённых условиях¹.

Новый закон гарантировал платежи процентов и погашение облигационных займов, что определяло выгодную реализацию на иностранных денежных рынках. В первую очередь этим воспользовались петербургские частные коммерческие банки, которые стремились включить в орбиту своего влияния дело учредительства железнодорожных обществ, организации строительства и эксплуатации частных железных дорог. Крупнейшие петербургские частные коммерческие банки – Русско-Азиатский, Петербургский международный, Азовско-Донской, Петербургский Учетно-ссудный и др. – стремились, прежде всего, не только войти капиталами в железнодорожные предприятия, но и нажиться на финансово-биржевой деятельности, носившей спекулятивный характер. Собственные капиталы у всех петербургских банков были незначительные, требовались капиталы вкладные, заемные, и поэтому главное, что привлекало банки, – возможность развития пассивных балансов, поскольку, по определению крупного железнодорожного предпринимателя А. А. Бубликова, «нужда в деньгах для коммерческих оборотов остается острой, а новый способ для привлечения свободных средств не придуман»².

Возможность развития пассивов определялась тем, что вкладные капиталы принимались банками от железнодорожных обществ по низким процентам – от 3,5 до 5 %, а кредиты взимались от 7 % и выше³. Таким условиям, как нельзя луч-

¹ Доклад № 4: О частном железнодорожном строительстве / Финансовая подкомиссия в общее собрание высочайше учреждённой Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1912. С. 59–60; Баталова Т. И. Проблемы государственного регулирования частного железнодорожного строительства в Азиатской России // Проблемы истории, историографии и источниковедения России XIII–XX вв.: материалы конференции, посвященной памяти профессора А. А. Говоркова / под ред. профессора А. Н. Жеравиной. Томск, 2003. С. 259–260.

² Бубликов А. А. Частное железнодорожное строительство. . . С. 34.

³ Боголепова И. Н. Финансовый капитал. . . С. 52.

ше, соответствовали строительные капиталы новых обществ, которые активно учреждали заинтересованные частные коммерческие банки. Правления обществ, тесным образом связанные с банками, конечно, не настаивали на повышении выплачиваемого банками процента на текущие счета свободных капиталов. Истребование денежных сумм, из-за особенностей железнодорожного строительства, происходило постепенно. По этой причине часть капиталов использовалась банками для коммерческой деятельности, а все доходы от реализации выпускаемых бумаг, комиссионные суммы оседали на счетах банков. Займы государства и займы частных предприятий, гарантированные правительством, имели существенные отличия по своему финансовому и народно-хозяйственному значению.

Первые заключались прямо от имени государства и на государственные цели вообще, вторые же заключались частными обществами и предприятиями всегда для определённой цели непосредственно ими самими или через посредство государства, но от их имени и с возложением на них обязательств и ответственности по платежу процентов интереса и погашения. Из этого факта вытекает, что государственные займы не имели никакого определённого обеспечения, но обеспечивались общим достоянием государства, его общей кредитоспособностью. Поэтому реализация всякого нового правительственного займа не могла не отражаться на общем состоянии государственного кредита. Та или иная реализационная цена правительственного займа могла оказать влияние на курсовую цену прочих выпущенных займов, вследствие чего при всяком новом займе необходимо было считаться с котировкой предыдущих правительственных займов.

Иное положение наблюдалось в отношении облигаций частных железнодорожных предприятий, которые пользовались правительственной гарантией (приложения 19, 20). При реализации железнодорожных облигаций имелся в виду определённый капитал, не имевший прямого отношения к массе уже выпущенных гарантированных облигаций или к чисто правительственным займам. Эти облигации обеспечивались, прежде всего, доходностью самого предприятия, представлявшего определённую имущественную

ценность, поэтому та или иная реализационная цена новых облигаций не могла отразиться на общем кредите.

Биржевой курс гарантированных бумаг был вообще не только не одинаков с однородными правительственными бумагами, но даже облигации разных обществ котировались различно, в зависимости, очевидно, от большей или меньшей финансовой состоятельности общества, независимо от одинаково им присвоенной правительственной гарантии. Все эти финансовые особенности и удобства гарантированных займов частных железнодорожных обществ, сравнительно с займами государственными, не только вполне оправдывали, но делали необходимым привлечение частной предприимчивости к делу сооружения железных дорог. В годы промышленного подъёма 1909–1913 гг. значительно ускорился процесс привлечения частного капитала в железнодорожное строительство. В 1910 гг. был пересмотрен закон от 1905 г. В новом законоположении устанавливался размер выкупного вознаграждения частным железнодорожным обществам. За акционерами было закреплено право на получение части сбережений от строительного капитала, за учредителями – право на получение определённых сумм за производство изысканий и составление технической документации, за железнодорожными обществами – право на отчуждение необходимых земель. Были облегчены условия эксплуатации дорог, установлены повышенные тарифы на местных линиях¹.

В отличие от промышленности, на транспорте складывались не отраслевые, а территориальные сферы влияния. В европейской части страны сложились и начали деятельность крупные железнодорожные монополии, образовавшиеся не за счёт слияния немонополизированных предприятий, как это имело место в промышленности, а при получении монопольного права на строительство и эксплуатацию железнодорожных линий в определённом регионе государства².

¹ Статистический сборник Министерства финансов (1904–1913 гг.). СПб., 1913. С. 90.

² Журавлёв В. В. Железные дороги Северного Кавказа в период капитализма: автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1964. С. 13.

¹ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Орден Ленина железной дороги.

Весной 1911 г. в помещении Петербургского международно-го банка состоялось совещание по созданию банковского консорциума – мощного монополистического объединения для финансирования и организации железнодорожного строительства на Урале, в Сибири, на Кавказе и Туркестанском крае. Синдикат должен был выступать в роли соискателя и учредителя, покупать концессии, финансировать вновь организуемые частные железнодорожные общества. В состав синдиката вошли Азовско-Донской коммерческий банк, Русско-Азиатский, Учетно-ссудный, Русский торгово-промышленный, Петербургский международный, Русский для внешней торговли, Сибирский торговый, Волжско-Камский, Петербургский частный коммерческий и три французских банка: Французское генеральное общество, Французский кредитный банк, Парижско-Нидерландское общество¹. В руках банков были сосредоточены крупные капиталы, что отражено в отчётных данных о деятельности банков за 1911 г., приведённых в таблице 9².

Таблица 9

Капиталы частных коммерческих банков России за 1911 г. (млн руб.)

Капиталы	Международ- ный	Русский для внешней торговли	Русско- Азиатский	Азовско- Донской	Волжско- Камский	Русский торгово- промышленный	Учетно-ссудный	Сибирский торговый
Основной	48	50	39	39	18	25	15	12,5
Резервный	27	15,6	19,3	11,6	18,7	6,2	6,2	6,3
Всего	75	65,6	58,3	51,6	36,6	31,2	21,2	18,7

На конец финансового 1911 г. капитал 8 петербургских коммерческих банков, вошедших в синдикат (Петербургский частный коммерческий банк вошел в состав синдиката в следующем финансовом году), составлял около 359 млн руб. Прибыли, получаемые банками, также исчислялись в миллионах рублей. В 1911 г. чистая прибыль Азовско-Донского банка составила 4,4 млн руб.,

¹ Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала. . . С. 197; Макаревич В. И. История Алтайской железной дороги. . . С. 18.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 992. Л. 202; Ф. 616. Оп. 1. Д. 313. Л. 1.

Русско-Азиатского – 5 млн руб.¹ Во главе банков находились крупнейшие представители российской буржуазии: А. И. Путилов, Б. А. Каменка, С. С. Хрулёв, М. А. Соловейчик, Я. И. Утин и другие.

Банки, сконцентрировав крупные капиталы, превратились из посредников в хозяев, которые вследствие укрепления связей с торгово-промышленными предприятиями не только знали состояние их счетов, но и руководили их деятельностью. В частном железнодорожном транспорте России образование финансового капитала происходило, как и в промышленности, несколькими путями: банки концентрировали ценные бумаги транспортных предприятий, брали на себя проведение кредитных операций, устанавливалась и укреплялась личная уния банков с транспортными предприятиями, которая дополнялась тесными контактами коммерческих банков с государственным аппаратом.

Сеть филиалов петербургских акционерных банков широко начала создаваться в Сибири после завершения строительства Транссибирской магистрали. К 1914 г. Сибирский торговый банк имел 7 отделений, Русско-Азиатский – 9, Русский для внешней торговли – 7, Волжско-Камский – 3. Банки получали в Сибири большие прибыли. Только в городе Омске частные банки накануне Первой мировой войны получали ежегодно чистой прибыли около 1 миллиона рублей. Омское отделение Сибирского торгового банка передало правлению по дебету отделения на 1 января 1910 г. 206 тыс. руб., в 1911 г. – 88 тыс. руб., в 1912 г. – 400 тыс. руб., в 1913 г. – 475 тыс. руб. В Томске норма прибыли банков в 1910 г. составила 15,5 %. Большие прибыли получали отделения Русско-Азиатского банка в Новониколаевске и Барнауле². Диапазон банковского контроля и влияния на развитие сибирской торговли, промышленности был очень широк. Столичные коммерческие банки стремились проникнуть в ключевые, наиболее капиталоемкие и доходные отрасли, в самые крупные предприятия развивавшейся экономики.

Планирование железнодорожной сети в Сибири было постоянным объектом пристального внимания петербургских банков. Именно в строительстве железных дорог банковские мо-

¹ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 51. Л. 12; Биржевые ведомости. 1912. 18 апр.

² Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал... С. 272, 289.

нополии видели возможность всё углублявшегося внедрения в развивавшуюся сибирскую торговлю и промышленность.

Особый интерес проявили банки к Алтайской железной дороге. Начиная с 1901 г. группа предпринимателей, во главе с инженером Ивановым, стремилась получить концессию на постройку дороги Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск. Эта группа находилась в договорных обязательствах с Азовско-Донским и Русским торгово-промышленным банками. Облигационный капитал предполагалось реализовать на средства лондонской банкирской фирмы – братья Лазар и К¹.

29 апреля 1911 г. правительством было решено передать строительство дороги частным предпринимателям². Как только это решение стало известно, в борьбу за право получения концессии включились шесть групп новых претендентов: 1) Утин, Хрулёв, Дрейер, Зуров; 2) Максимов, Бернард; 3) самостоятельная группа иностранцев (банкирский дом Лост и К в Париже); 4) барон Штенгель, инженер Гониг и семипалатинский городской голова Плещеев; 5) Путилов, Вышнеградский, Верстрат, Лазарев; 6) инженер Югович и британский подданный Чарльз Гинтон³. Для получения выгодной концессии свои усилия объединили члены железнодорожного синдиката. Создание этого синдиката и передача строительства Алтайской железной дороги частным предпринимателям совпали по времени⁴. Учредителями Алтайской дороги выступили представители российских банков – Учетно-ссудного, Петербургского международного, Русского для внешней торговли и Торгово-промышленного, который возглавил Я. И. Утин, С. С. Хрулёв, А. К. Дрейер, В. П. Зуров⁵. Руководящее положение занимал Учетно-ссудный банк, председатель правления которого Я. И. Утин являлся также директором правлений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, строительного общества «Россия», вагоностроительного завода «Феникс», Бакинского нефтепромышленного общества и акционерного общества «Сормово»⁶.

¹ РГИА. Ф. 23. Оп. 1. Д. 152. Л. 21, 125; Ф. 990. Оп. 1. Д. 146. Л. 1, 2, 4; Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала. . . С. 197.

² РГИА. Ф. 274. Оп. 1. Д. 1246. Л. 94.

³ Биржа. 1912. 23 марта; Макаревич В. И. История Алтайской железной дороги. . . С. 17.

⁴ РГИА. Ф. 638. Оп. 1. Д. 59, Л. 17.

⁵ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 152. Л. 127; Ф. 634. Оп. 1. Д. 80. Л. 30, 40, 44; Правительственный вестник. 1911. 17 нояб.

⁶ Биржа за неделю. 1914. 23 сент.

Впоследствии членами акционерного общества Алтайской железной дороги стали девять российских банков и два французских. Единоличными держателями акций стали Я. И. Утин, Я. Я. Шерер, В. П. Шуберский, Д. Н. Дурново, С. И. Михин, Л. Э. Гибер, Г. Г. Горячковский, Г. К. Гониг, Ф. Ф. Мец – представители финансового капитала и государственного аппарата, вошедшие в состав правления, что подтверждается данными таблицы 10¹.

Таблица 10

Распределение акций общества Алтайской железной дороги

Банки	Кол-во акций
Азовско-Донской	6 200
Русско-Азиатский	6 200
Русский торгово-промышленный	6 200
Сибирский торговый	6 200
Учетно-ссудный	6 200
Русский для внешней торговли	4 400
Волжско-Камский	4 400
Международный коммерческий	4 400
Частный коммерческий	4 400
Парижско-Нидерландский	7 180
Генеральное общество	3 050
Утин Я. И. – 200, Шерер Я. Я. – 200, Шуберский В. П. – 200, Мец Ф. Ф. – 200, Михин С. И. – 200, Дурново Д. Н. – 200, Горячковский Г. Г. – 200, Гониг Г. К. – 200, Гибер Л. Э. – 200 акций	

Соответственно числу представленных акций устанавливалось число голосов на собрании акционеров. Впоследствии основное количество акций сосредоточилось в Азовско-Донском и Петербургском Международном банках, а наиболее влиятельными единоличными держателями акций остались в основном те же лица².

¹ Таблица составлена по: РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 459. Л. 84; Ф. 630. Оп. 2. Д. 823. Л. 18; Ф. 634. Оп. 1. Д. 80. Л. 1, 112; Ф. 638. Оп. 1. Д. 199. Л. 8.

² Финансовое обозрение. 1915. 1 марта.

Второй по протяжённости линии и величине капиталов, затраченных на её сооружение, среди частных железных дорог Сибири являлась Ачинско-Минусинская. Первыми претендентами на сооружение этой дороги были владельцы Черногорских каменноугольных копей. А. А. и В. А. Баландины и инженер-путеец Г. В. Андрианов, организовавшие проведение изыскательских работ на трассе от станции Ачинск Сибирской железной дороги до станции Енисей-Минусинский, спроектированной в 4 верстах от левого берега реки Енисей, напротив Минусинска¹.

На право учреждения общества претендовали также Петербургские банки: Русско-Азиатский и Сибирский торговый, с которыми сибирские предприниматели не могли выдержать конкуренции. 16 марта 1913 г. учредители общества передали концессию на сооружение дороги Русско-Азиатскому банку, включив в договор условия о возвращении учредителям сумм, затраченных на экономические и коммерческие исследования трассы Ачинско-Минусинской дороги. Банк обязался предоставить учредителям места членов в правлении с окладом 8 тыс. руб. в год. В случае отказа банка в предоставлении мест в правлении, вознаграждение увеличивалось до 150 тыс. руб., и банк предоставлял право первоначальным концессионерам на приобретение облигаций общества на сумму до 600 тыс. руб.²

Впоследствии в дело финансирования Ачинско-Минусинской дороги включились банки – члены железнодорожного синдиката: Петроградский частный коммерческий, Русско-Азиатский, Русско-Французский коммерческий, Русский торговый-промышленный. Из иностранных банков в «Ачминдор» вначале был включен банк «Французский кредит», что следует из материалов таблицы 11³.

¹ РГИА. Ф. 515. Оп. 79. Д. 565. Л. 95.

² РГИА. Ф. 630. Оп. 2. Д. 923. Л. 1, 2; Боголепова И. Н. Финансовый капитал... С. 55.

³ РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 101. Л. 10.

Таблица 11

Распределение акций общества Ачинско-Минусинской железной дороги

Банки	Кол-во акций
Французский кредит	7 510
Русско-Азиатский	7 110
Петроградский частный коммерческий	7 110
Русский торгово-промышленный	7 110
Русско-Французский коммерческий	7 110

Единоличными держателями акций были Андреев, Бер, Бродинский, Бубликов, Зиссерман, Кулжинский, Павловский, Седельников, представившие по 200 акций и получившие места в правлении общества в качестве директоров и кандидатов в директора¹. Представителями-наблюдателями, по имевшимся на имя коммерческих банков акциям, были посланы от Петроградского частного коммерческого – Дорлиак, Русско-Французского коммерческого – Андреев, Русско-Азиатского – Пенацио, Русского торгово-промышленного – Кон. По рангу все они были директорами или вице-директорами в представляемых банках².

Французский кредит, вступая в акционерное общество «Ачминдор», надеялся на получение права реализации облигационного капитала на французском денежном рынке. Но Министерство финансов Российской империи не предоставило ему этого права, и в 1913 г. банк вышел из состава синдиката. Приходившиеся на его долю 7 510 акций совет директоров дороги распределил по 1/4 между четырьмя российскими банками³. Впоследствии, в 1916 г., Русско-Азиатский банк переуступил участие в 3 000 акций Петроградскому частному коммерческому банку, и его доля в деле сократилась до 6 137 акций. Несмотря на некоторое движение ценных бумаг, постоянными участниками «Ачминдора» оставались все четыре российских банка, вступившие в акционерное общество в 1913 г. Председателем правления был избран авторитетный железнодорожный пред-

¹ РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 101. Л. 55, 57.

² Там же. Л. 28, 30, 31, 32.

³ Там же. Л. 66.

приниматель А. А. Бубликов, имевший деловые контакты с Русско-Азиатским банком.

В конце XIX – начале XX в. интерес железнодорожных и банковских предпринимателей к разработке угольных богатств Кузнецкого бассейна и строительству железной дороги в этом районе следует рассматривать в совокупности. Впервые вопрос о сооружении железной дороги в Кузнецком уезде Алтайского округа был рассмотрен в Комиссии о новых железных дорогах 12 мая 1906 г. по ходатайству гражданского инженера А. Н. Перцова о предоставлении ему права соорудить дорогу под наименованием «Алтайской» от разъезда Мошково Сибирской железной дороги через Кольчугинские каменноугольные копи до Бачатских копей с ветвью к Гурьевскому чугуноплавильному и железоделательному заводу¹. Но в то время предложенный проект был отклонен до получения результатов изысканий северной части Южно-Сибирской магистрали.

В ноябре 1907 г. Комиссия о новых железных дорогах вновь вернулась к рассмотрению предложения инженера Перцова, но выбранное направление дороги предлагалось изменить. Трасса железнодорожной линии проектировалась от Кольчугино вдоль водораздела рек Ини и Томи с примыканием к Сибирской железной дороге у разъезда Юрга или у близлежащего пункта восточнее Юрги. Направление на Юргу, а не на Мошково, было выгодным в строительном отношении ввиду благоприятных топографических условий местности. Этот вариант дороги считался более приемлемым и для занятий земледелием, нежели мошковский, спроектированный по предгорьям Салаирского хребта.

В соответствии с заключением Комиссии, Перцов через своего поверенного – крупного железнодорожного дельца А. А. Бубликова – возбудил ходатайство о разрешении ему образовать акционерное общество Алтайской железной дороги для сооружения и эксплуатации железнодорожной линии от Кольчугинских каменноугольных копей до разъезда Юрга протяжением 187 вёрст. Это ходатайство было рассмотрено Комиссией в январе 1908 г.² В это же время за концессию включилась мощная

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1296. Л. 24; Ф. 515. Оп. 79. Д. 157. Л. 40–42, 45.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1100. Л. 43.

финансовая группировка: Хрулёв, Утин, Зуров, Дрейер. Особый интерес к предполагаемой линии проявил Хрулёв – представитель Петербургского международного банка¹.

Железнодорожная линия Юрга – Кольчугино проектировалась на землях Кабинета – собственника угольных и железорудных месторождений, заинтересованного в осуществлении проекта и согласившегося принять деловое участие в уплате казною гарантий по облигационному капиталу (в размере не выше половины) при том условии, что Перцов и Бубликов «объединят строительство дороги и разработку недр»². Кабинет, стремившийся к увеличению доходных статей, при решении этого вопроса проявил себя весьма заинтересованной стороной. Строительство железной дороги на его землях повышало доход ведомства за счёт продажи земли, леса, шпал для нужд линии. Главной целью, которую преследовал Кабинет в решении этого вопроса, было повышение доходности его хозяйства. Предприниматели обязывались перечислять на счета коронного ведомства по 1/4 коп. с каждого пуда добытого угля³. Опытные железнодорожные дельцы Перцов и Бубликов знали, что акции горнопромышленных предприятий котируются на бирже успешнее, чем железнодорожные, но если дело объединить, то котировка акций совместного предприятия будет несоизмеримо выше⁴.

Кольчугинская железная дорога могла быть экономически выгодной только при условии разработки гигантских угольных богатств Кузнецкого бассейна. Предприниматели определили строительную стоимость дороги в 9,3 млн руб. (50 тыс. руб. на версту дороги). Отношение акционерного капитала к облигационному намечалось 1:4. Грузооборот должен составить 25 млн пудов, из них 20 млн пудов каменного угля. Чистый доход от предприятия планировался в 182,2 тыс. руб., а доход Сибирской железной дороги от перевозки грузов с Кольчугинской дороги – 325 301 руб.⁵

¹ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 152. Л. 125.

² РГИА. Ф. 274. Оп. 5. Ч. 2. Д. 205. Л. 5, 6.

³ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1276. Л. 25, 26.

⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 991. Л. 29.

⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1100. Л. 59.

Горнопромышленно-железнодорожное предприятие Кузнецкого бассейна сулило огромные прибыли, но для организации этого предприятия нужны были немалые средства. И тут на арену борьбы за концессию выходят представители высших слоев финансовой и бюрократической верхушки Российской империи: С. С. Хрулёв – председатель правления Петербургского коммерческого банка, В. Ф. Трепов – бывший туркестанский генерал-губернатор, имевшие обширные и прочные связи с министерствами путей сообщения и финансов, заграничными финансовыми кругами¹. Используя деловые отношения с министром Двора, генерал-адъютантом В. Б. Фредериксом, инициаторы «Копикуза» вначале добились концессии на кабинетских землях в Алтайском округе Томской губернии на баснословно выгодных условиях. 19 октября 1912 г. Трепов и Хрулёв заключили с Кабинетом договор о предоставлении площадей для добычи каменного угля. Для этой цели на территории Кузбасса отводились земли, где формировались и развивались Кемеровский, Кольчугинский, Прокопьевский, Киселёвский, Тельбесский рудники, Абашинские, Крапивинские, Анжерские копи, а также Гурьевский металлургический завод.

10 ноября 1912 г. был утверждён устав, а в конце января 1913 г. в столице России в помещении Петербургского международного коммерческого банка состоялось учредительное собрание «Акционерного общества Кузнецких каменноугольных копей» – «Копикуза»². Правление акционерного общества «Копикуз» находилось в Петербурге, главная контора в Томске. В состав правления «Копикуза» вошли представители только российских финансовых кругов: С. В. Габриэль, директор Петербургского международного банка, П. Г. Шайкович, брат директора-распорядителя того же банка, А. Ф. Калистартов, Д. А. Каменский, Д. П. Карницкий и другие. Председателем правления был избран В. Ф. Трепов, управляющим (директором-распорядителем) назначен горный инженер И. И. Федорович, техническим директором – выпускник Петербургского горного института С. К. Фитингоф. При учреждении «Копикуза» от русской группы банков в качестве учредителя выступил председатель правле-

¹ Гиндин И. Ф. Банки и промышленность в России до 1917 г. ... С. 172.

² Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал... С. 188.

ния Петербургского международного коммерческого банка С. С. Хрулёв. В числе обязательств, которые брали на себя организаторы «Копикуза», было строительство дороги нормальной колеи общего пользования в Алтайском округе Томской губернии от Кольчугинского месторождения до станции Юрга Сибирской железной дороги. Разрешение на постройку линии было испрошено в 1913 г.¹

Таким образом, первоначальные соискатели Перцов и Бубликов остались за бортом учредительской деятельности железнодорожного строительства в Кузнецком районе. Трепов и Хрулёв, получив от Кабинета право на эксплуатацию каменноугольных месторождений, образовали акционерное общество для сооружения и эксплуатации Кольчугинской железной дороги². В январе 1913 г. был утверждён Устав³, и учредительное собрание акционерного общества Кольчугинской железной дороги состоялось в апреле 1913 г. Из представленных 11 тыс. акций общества «Копикузу» принадлежало 9 680 акций, учредителю общества – Трепову – 600⁴. Впоследствии акции дороги приобретали С. Н. Троицкий-Сенютович, В. К. Тимирязев, С. Б. Габриэль, П. И. Кузнецов, А. Е. Ефремов, Г. И. Гильшер – лица, хорошо известные в банковских и железнодорожных кругах⁵. Из петербургских банков в делах общества принимали активное участие Петербургский международный коммерческий банк, руководивший деятельностью «Копикуза» и сосредоточивший к 1914 г. в своих руках контрольный пакет акций⁶ и пакет акций общества Кольчугинской железной дороги, а также Русско-Азиатский банк, занимавший видное положение в обоих обществах.

Мощное монополистическое образование – «Акционерное общество Кузнецких каменноугольных копей» намеревалось, благодаря железорудным богатствам Кузбасса, организовать на месте рельсопрокатное производство и изготовление других изделий из металла для нужд железной дороги. С этой це-

¹ ГАНО. Ф. Д. 97. Оп. 1. Д. 113. Л. 8.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1100. Л. 69; Ф. 274. Оп. 2. Д. 1276. Л. 26; ГАТО. Ф. Р. 217. Оп. 1. Д. 2. Л. 24.

³ Собрание узаконений. . . Отд. 2. 1913 г. № 15. Ст. 103. С. 444.

⁴ Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала. . . С. 201.

⁵ Биржа. 1914. 26 янв.

⁶ Соловьева А. М. Из истории «Копикуза» // Труды научной конференции из истории черной металлургии Кузбасса, посвященной 140-летию Гурьевского завода. Кемерово, 1957. С. 157.

лью в 1916 г. Петроградский международный коммерческий и Русско-Азиатский банки выступили с инициативой создания акционерного общества железнодорожного и рельсопрокатного производства. Авторами идеи явились крупнейшие финансовые магнаты России – А. И. Путилов, А. И. Вышнеградский и В. Ф. Трепов¹. В апреле 1917 г. «Копикуз» слился с обществом «Алтайского металлургического завода» в единое «Кузнецкое каменноугольное общество» с капиталом в 24 млн руб., увеличенным позднее до 48 млн руб.² В русле действий монополистического объединения угольной и металлургической промышленности проектировалась и развивалась Кольчугинская железная дорога. Таким образом, в начале XX века в районе Кузбасса сформировался мощный промышленный комплекс на основе комбинирования производства, который являлся самым масштабным индустриальным анклавом Сибири начала XX века. В этом особом геоэкономическом регионе при создании территориально-производственного комплекса проявились различные способы и методы хозяйственного освоения региона ресурсного типа – Кузбасса³.

Вывоз сибирского хлеба, занимавшего в начале XX века первое место среди вывозимых из Сибири грузов, повлек за собой решение проблемы строительства железнодорожных путей, призванных обеспечить его транспортировку. По материалам работ изыскательских партий предполагалось, что, благодаря топографическим особенностям Барабинской степи, равнинной Кулунды, постройка железнодорожного полотна обойдется сравнительно недорого, а наибольшую трудность представляла доставка строительных материалов, оборудования для обустройства линии в малоосвоенном районе безлесной степи.

Инженер путей сообщения С. Ф. Гофман в 1911 г. провел дополнительные изыскательные мероприятия в районе проектируемой Кулундинской дороги и передал право ходатайства на получение концессии по сооружению железнодорожной

¹ Промышленность и торговля. 1916. 20 февр.

² Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал... С. 190–191.

³ Шиловский М. В. Анклавные геоэкономические зоны в истории хозяйственного освоения Сибири XVI–XX вв. // Современное историческое сибиреведение XVII – начала XX вв. Вып. 2: сборник научных трудов. К 40-летию проф. Ю. М. Гончарова / под ред. В. А. Скубневского. Барнаул, 2008. С. 41, 48.

линии Татарская – Славгород Российскому горнопромышленному обществу – «Росгорну» на условиях получения 8 % чистой прибыли, которая образовывалась от реализации названной концессии¹. Председатель правления «Росгорна» М. М. Фёдоров взял на себя учредительские обязанности и в сентябре 1912 г. представил в Комиссию о новых железных дорогах необходимую документацию².

К проектируемой железной дороге выраженный интерес проявил Азовско-Донской банк. По своим связям с железнодорожными предприятиями этот банк значительно уступал другим, особенно Петербургскому международному и Русско-Азиатскому банкам, а в банковском синдикате он, как правило, выступал в роли субучастника, но с 1912 г. Азовско-Донской банк получил концессию на постройку Олонецкой, Токмакской и Кулундинской железных дорог³. За право реализации концессии на Кулундинскую дорогу Азовско-Донской банк уплатил «Росгорну» 50 тыс. руб.⁴

При дальнейших финансовых операциях Азовско-Донской банк действовал единолично, не привлекая другие банки, предоставлял кредиты акционерному обществу Кулундинской железной дороги. На производство окончательных изысканий банк отвел 47 тыс. руб.⁵ Основными держателями акций Кулундинской железной дороги были: Азовско-Донской банк, «Росгорн», среди единоличных держателей выделялись М. М. Фёдоров и С. Ф. Гофман⁶.

По мере развития строительных работ на Кулундинской железной дороге интерес руководителей промышленных монополий к линии усиливался, что было обусловлено неразрывной связью горнопромышленного производства и железнодорожного транспорта. 6 сентября 1913 г. М. М. Фёдоров получил решение на производство изысканий линии нормальной колеи от Славгорода до Усть-Каменогорска протяжением 420 вёрст⁷.

¹ РГИА. Ф. 80. Оп. 1. Д. 63. Л. 2.

² Биржа. 1912. 9 сент.

³ Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала... С. 184.

⁴ РГИА. Ф. 80. Оп. 1. Д. 63. Л. 3.

⁵ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 130, 269, 340.

⁶ РГИА. Ф. 80. Оп. 1. Д. 63. Л. 11, 12; Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 242.

⁷ РГИА. Ф. 80. Оп. 1. Д. 63. Л. 8.

Фёдоров был также крупным держателем акций Риддерского акционерного горнопромышленного общества, и именно он выступил инициатором прокладки узкоколейной горнозаводской дороги по направлению Риддерск – Усть-Каменогорск. Главная цель сооружения этой линии – перевозка добываемой и обрабатываемой руды, для выплавки которой не имелось поблизости каменного угля. После постройки железной дороги руда должна была перевозиться до Усть-Каменогорска и далее по проектируемой линии Славгород – Усть-Каменогорск на Транссибирскую магистраль. Предполагался также вариант транспортировки руды от Усть-Каменогорска водным путём по Иртышу до Экибастузских копей, около которых Риддерское общество предполагало построить завод¹.

Экибастузские каменноугольные копи принадлежали Киргизскому горнопромышленному обществу, здесь складывался крупный центр горной, металлургической и химической промышленности. Правление Киргизского общества обратилось к министерству торговли и промышленности с ходатайством об оказании содействия правлению Кулундинской железной дороги в получении концессии на постройку ветки от Славгорода к Калкаману с обязательным возведением через Иртыш постоянного железнодорожного моста, что соединило бы Экибастузские копи с Сибирской магистралью и способствовало реализации продукции горной промышленности².

Правление Кулундинской дороги также было заинтересовано в приближении к Экибастузским угольным копям, которые могли снабдить необходимым топливом высокого качества не только Кулундинскую железную дорогу, но и весь обслуживаемый дорогом район, который в безлесных степях вынужден был обходиться дровами из березовых колодок, расположенных к северу от Славгорода в Барабинской степи, и из ленточных боров в 150 верстах от Славгорода³. Эти дрова продавались по очень высокой цене, но, самое главное, что колки постепенно уничтожались, что грозило степному району топливным кризисом и нарастающей ветровой эрозией почв.

¹ Финансовое обозрение. 1915. 15 февр.

² РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 2080. Л. 111; Жизнь Алтая. 1915. 2 сент.

³ РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 2080. Л. 109, 110.

Киргизское горнопромышленное общество в Экибастузе приступило к сооружению коксовых печей для снабжения коксом уральских заводов, к строительству первого крупного в России свинцово-цинкового завода, к эксплуатации богатых соляных озер с поваренной, глауберовой и другими солями¹. Поэтому расширение зоны влияния Кулундинской железной дороги было прямым образом связано с перспективой процветания Киргизского горнопромышленного общества при условии выхода его продукции на общероссийский рынок.

Строительный капитал частных железнодорожных обществ создавался путём выпуска акций и облигаций. Общая практика административно-хозяйственной деятельности акционерных компаний в Российской империи, предопределённая ходом развития форм организации производства, известна с начала XVIII века. Зародившаяся в период разложения феодального строя, акционерная форма производства прошла путь от единичных обществ, способных существовать лишь при поддержке государства, до наиболее распространенной формы организации предприятий. В железнодорожном деле выделяются четыре этапа развития акционерных предприятий.

Первый этап охватывает время от начала формирования первых акционерных железнодорожных обществ до середины XIX в. Общество Царскосельской железной дороги, образовавшееся в 1836 г., было первой и единственной в течение 20 лет железнодорожной компанией России. Наряду с другими мелкими компаниями, которые были созданы в основном в районе столицы, в 1857 г. сформировалось гигантское Главное общество Российских железных дорог. Все эти компании, наряду с акционерным капиталом, собрали и значительные капиталы по облигациям. В этот период доход по железнодорожным акциям и облигациям гарантировался государством, поэтому эти формально частные ценные бумаги были абсолютно надёжны. Они фактически уподоблялись государственным бумагам и потому пользовались повышенным спросом, а учредительство частных железнодорожных обществ становилось исключительно выгодным делом. Миллионные капиталы, сконцентрировавшиеся в

¹ Финансовое обозрение. 1915. 24 марта.

руках железнодорожных дельцов, затем направлялись в акционерные компании других отраслей экономики.

Второй этап (1861–1891 гг.) – время массового учреждения акционерных железнодорожных компаний. В это время создаётся отраслевое всеобъемлющее законодательство, происходит возникновение и укрепление соответствующих атрибутов предпринимательства – фондовой биржи, рынка ценных бумаг. Если в 1860 г. наметился определённый спад акционерного учредительства и учреждение железнодорожных компаний временно прервалось, то следующие годы характеризуются обратной тенденцией. Российское правительство отдавало должное актуальности и значимости развития института акционерной собственности на железнодорожном транспорте. Министр финансов М. Х. Рейтерн при формировании своей экономической программы на первое место ставил интенсивное железнодорожное строительство и лишь затем усиление внутренней и внешней торговли, широкое привлечение иностранного капитала и ликвидацию бюджетного дефицита за счёт сокращения расходов на систему государственного управления. В 1866 г. М. Х. Рейтерн акцентировал внимание правительства, деловых кругов, что «обращение в течение нескольких лет вновь образующихся посредством сбережений капиталов на железнодорожные затраты, по-моему убеждению, представляет единственную возможность выйти из наших финансовых и экономических затруднений. Одни железные дороги могут обеспечить нашим производствам достаточные цены, от железных дорог окрепнут производительные силы, а следовательно, казённый доход. Наконец, железные дороги более чем что-либо увеличат политическую силу России»¹.

По сути, реализация экономической системы М. Х. Рейтерна позволила России интегрироваться в систему мирового рынка и занять надлежащее место среди экономических развитых стран. Воплощение основных направлений системы М. Х. Рейтерна находило отражение в деятельности его преемников Н. Х. Бунге, И. А. Вышнеградского, С. Ю. Витте. Пик создания железнодорожных акционерных компаний приходится на период

¹ Зайцев А. А., Ефанов А. Н., Третьяк В. П. Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта... С. 192–193.

с 1867 по 1874 г. Только в 1870 г. было учреждено 8 железнодорожных компаний с суммарным капиталом 111,3 млн руб.¹

Третий этап в развитии акционерной собственности – 90-е гг. XIX в. Основными особенностями этого периода был выкуп железнодорожных компаний в государственную казну и их объединение. Это привело к сокращению числа железнодорожных обществ. Другим направлением действий правительства был обмен железнодорожных акций на четырёхпроцентные государственные облигации. В первом случае, лишившись дохода, бывшие акционеры устремлялись на покупку акций других предприятий. Но большая часть биржевых игроков не была удовлетворена доходами от четырёхпроцентных облигаций и стремилась избавиться от них на бирже и затем приобрести более доходные акции. Переход бывших железнодорожных акционеров на негарантированные акции компаний других отраслей народного хозяйства прошёл в основном безболезненно.

Начало XX в. знаменует собой четвёртый, последний, этап развития акционерной собственности в Российской империи. На истории акционерного движения в это время с особой силой отразились противоречия экономического и политического развития страны. Русско-японская война, революционные события 1905–1907 гг. привели к сокращению спроса на акции и облигации. Ситуация на рынке ценных бумаг изменилась только к 1910 г., когда происходит значительный подъём биржевых цен на акции. Новый качественный этап развития акционирования связан с промышленным подъёмом 1909–1913 гг., когда инвестиции в железнодорожное строительство составляли почти такую же величину, как и во всю промышленность.

Накануне Первой мировой войны необходимость развития транспортной инфраструктуры становилась всё более очевидной. В мае 1914 г. Государственная Дума занималась рассмотрением росписи доходов и расходов и министр финансов П. Л. Барк выступил с представлением декларации, официального провозглашения от лица государства нормативно-правового акта, в котором отмечал, что в стране усилилась полемика во вопросу выбора предпочтения между казённым и частным железнодорожным строительством. По мнению П. Л. Барка, эта

¹ Тихоцкий И. А. Краткий очерк развития... С. 19–21.

полемика совершенно напрасна: «Бездорожные пространства России так обширны, так велика потребность в рельсовых путях, что хватит работы как для правительственных построек, так и для частной инициативы»¹.

В этот период в основном проводилось строительство линий, связавших центральные районы России с окраинами. В эти годы появилась холдинговая практика, когда вновь учреждаемые общества стремились получить право приобретения акций других предприятий. Этим правом правительство до 1910 г. наделило лишь единицы предприятий, однако за четыре предвоенных года его добились 112 из 1 034 вновь учреждённых российских компаний, что также способствовало усилению тенденций монополизации во всех сферах хозяйственной деятельности. К ноябрю 1917 г. в России действовали 58 железнодорожных компаний с капиталом 229 млн руб., из которых 196 млн руб. не были гарантированы правительством².

В России в начале XX в. акционерные общества являлись наиболее развитой формой организации капиталистических предприятий, вступавших в союз для совместного функционирования. В железнодорожном транспорте, помимо акционерных обществ железных дорог, было создано акционерное общество для содействия как строящимся, так и эксплуатируемым железным дорогам в производстве строительных и ремонтных работ, а также для снабжения их подвижным составом, источниками энергии и эксплуатационным оборудованием. В качестве учредителей общества выступили барон В. В. Меллер-Закомельский и инженер путей сообщения В. А. Нагродский³. Первоначальный капитал общества, до полного развития его операций, определялся в 5 млн руб., разделенный на 50 тыс. акций по 100 руб. каждая⁴. По словам Маркса: «...мир до сих пор оставался бы без железных дорог, если бы приходилось дожидаться, пока накопление не доведет некоторые отдельные капиталы до таких размеров, что они могли бы справиться

¹ Финансовая газета. 1914. 12 мая.

² Зайцев А. А., Ефанов А. Н., Третьяк В. П. Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта... С. 194; Гончарук О. В. Управление транспортом... С. 36.

³ РГИА. Ф. 80. Оп. 1. Д. 63. Л. 11, 12; Ф. 616. Оп. 1. Д. 422. Л. 292.

⁴ РГИА. Ф. 1425. Оп. 2. Д. 153. Л. 1, 2.

ся с постройкой железных дорог. Напротив, централизация, посредством акционерных обществ, осуществила это в один миг»¹. Акционерные компании ввиду публичного характера их деятельности и возможности извлечения учредительского барыша были наиболее предпочтительными клиентами банков, а сама акционерная форма организации предприятий создавала наиболее удобные условия сращивания банковского капитала с промышленным².

Сложившиеся в промышленности и на железнодорожном транспорте России развитые капиталистические отношения создали в начале XX в. условия для организации с 1907 по 1 февраля 1917 г. 29 акционерных обществ для строительства железных дорог магистрального значения, а также местных линий и подъездных путей нормальной колеи общего пользования. В результате к ноябрю 1917 г. в России уже насчитывалось 58 акционерных обществ, ведавших делами эксплуатируемых и разрешенных к постройке дорог³. Таким образом, в начале XX в. акционерная форма железнодорожного учредительства в России, стране с развивавшейся рыночной экономикой, являлась достаточно распространённой. Путь акционирования осуществлялся сверху от государства и учредителей обществ вниз к линейным предприятиям, что укладывалось в рамки модели модернизационных процессов догоняющего типа. Акционирование создавало определённые предпосылки для последующего изменения в технологическом процессе управления и развития железнодорожного транспорта в условиях расширения и усложнения инфраструктуры развивавшегося рынка.

В числе акционерных обществ Российской империи были акционерные общества Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог. Утверждение уставов обществ Алтайской и Ачинско-Минусинской железных дорог последовало в 1912 г., а Кольчугинской и Кулундинской – в 1913 г. Соотношение акционерного капитала к облигационному 1:9 было очень выгодным для акционеров. Как распределялся

¹ Маркс К. Капитал // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. М., 1960. Т. 23. С. 642.

² Шепелев Л. Е. Акционерные компании в России... С. 14.

³ Журавлев В. В. Национализация частных железных дорог в СССР... С. 62.

акционерный и облигационный капитал частных железных дорог Сибири показано в таблице 12¹.

Таблица 12

Распределение капитала частных железных дорог Сибири, в руб.

Наименование частных железнодорожных обществ	Сумма акционерного капитала	Сумма облигационного капитала
Общество Алтайской ж. д.	7 201 000	64 809 000
Общество Ачинско-Минусинской ж. д.	3 755 000	33 795 000
Общество Кулундинской ж. д.	1 321 000	11 889 000
Общество Кольчугинской ж. д.	1 128 000	10 152 000
Всего	13 405 000	120 645 000

Основной капитал железнодорожных обществ создавался путём первоначального выпуска акций на сумму 13 405 тыс. руб. и гарантированных правительством облигаций на сумму 120 645 тыс. руб. Вкупе акционерный и облигационный капитал обеспечивали образование строительного капитала дорог, включавшего расходы по сооружению линий и принадлежностей, согласно утверждённой Министерством путей сообщения расценочной ведомости. За счёт строительного капитала выплачивались проценты на акционерный и облигационный капитал за время возведения дорог; погашались затраченные суммы на изготовление акций и облигаций, оплату их гербовым сбором; обеспечивались облигации всеми пошлинами и налогами в случае выпуска их за границу; образовывался оборотный капитал, предназначенный для заготовки строительных материалов и предметов оборудования для эксплуатации железных дорог. Из сумм строительного капитала формировался запасный капитал за счёт отмены или сокращения работ по сооружению железных дорог и из ежегодных отчислений в размере 2 % чистого дохода от эксплуатации предприятий².

Акционерные общества, созданные для строительства частных железных дорог Сибири, изыскивали средства для строи-

¹ Таблица составлена по: Собрание узаконений... Отд. 2. 1912 г. № 107. Ст. 77. С. 3995, 3998; Отд. 2. 1912 г. № 175. Ст. 1225. С. 6760, 6765; Отд. 2. 1913 г. № 15. Ст. 103. С. 4456; Отд. 2. 1913 г. № 214. С. 1231. С. 6338, 6342.

² Собрание узаконений... Отд. 2. 1912 г. № 180. Ст. 1303. С. 7040–7041; Отд. 2. 1913 г. № 218. Ст. 1407. С. 6764.

тельства и эксплуатации линий прежде всего через гарантированные правительством облигационные займы. Облигационные займы сибирских частных железных дорог размещались в основном во Франции. Французский денежный рынок стоял на первом месте среди кредиторов по облигациям частных железных дорог, гарантированных правительством. По сути, займы государства, заключавшиеся непосредственно от имени государства и за его счёт, и займы, которые заключались частными обществами с ручательством государства за исправность платежей, были тождественны. При этом иностранные держатели облигаций рассматривали государственные гарантированные облигационные займы как часть государственного долга, подлежащего погашению не только в номинальной величине, но и в процентах.

Правительство маскировало государственные долги за счёт облигационных займов, гарантированных казной, ввиду особой необходимости в притоке иностранного капитала. Создание системы финансирования частного железнодорожного строительства Сибири путём взаимодействия акционерного и облигационного капиталов являлось примером государственно-частного партнёрства в совокупности форм среднего и долгосрочного сотрудничества государства и бизнеса для решения общественно-значимых задач на взаимовыгодных условиях. Государственно-частное партнёрство определяло контуры всей российской экономики в конце XIX – начале XX в. «В условиях дефицита времени и ресурсов, острейшей международной конкуренции в начале XX века родился российский вариант индустриального общества – государственно-капиталистический в отличие англо-саксонского частно-капиталистического...»¹

Государственное регулирование в области финансирования проектирования, строительства и эксплуатации осуществлялось в целях обеспечения баланса интересов государства, частных предпринимателей и пользователей услуг железнодорожного транспорта. Сооружение железных дорог носило по преимуществу затратный характер. Это объясняется как масштабами железнодорожного строительства, требующего весьма значи-

¹ Зиновьев В. П. Сибирь в современной России: исторические традиции и перспективы модернизации. С. 82.

тельных вложений, так и дороговизною кредитных заимствований, производимых в основном на внешних денежных рынках. Государственно-частное партнёрство явилось необходимой ступенью, поскольку ни государство, ни частные предприниматели не могли в одиночку взять на себя проектные, строительные, эксплуатационные затраты, отдачу от которых можно было ожидать в отдалённой перспективе.

В конце XIX в. было издано Положение о правительственном надзоре за оборотами обществ частных железных дорог, состоявшее из трех основных разделов и общих положений. В первом разделе, включавшем пять глав, содержались правила составления, рассмотрения, утверждения и исполнения смет эксплуатации железных дорог. Второй раздел – правила счетоводства и отчётности по оборотам железнодорожных обществ, состоял из двух глав. И, наконец, в третьем разделе находилось «Дополнительное положение о Ревизионной комиссии Государственного контроля». В первую главу был включен круг деятельности и состав Особого отдела и Особого присутствия. Во второй главе подробно рассматривался порядок производства проверки оборотов железнодорожных обществ. В соответствии с этим усовершенствованным положением, руководящим признавался тот принцип, что не нуждаются в контроле те дороги, которые сумеют вести свое хозяйство с таким успехом, чтобы не вызывать необходимости платежей гарантий. В противном случае вступают в силу правила о введении контроля, как только это потребуется для ограждения непосредственно затронутых интересов казны. Итак, к концу XIX в. над российскими железными дорогами был установлен действенный регулярный правительственный контроль. Все совместные, скоординированные действия Государственного контроля и причастных министерств в значительной мере обусловили нормальную работу казённого и частного секторов отечественных железных дорог¹.

Озабоченность казны по поводу необходимости усиления контроля за финансовой отраслью деятельности частных железнодорожных обществ неоднократно выражал признанный

¹ Тестов В. Н. Железнодорожная контрольно-финансовая реформа: истоки и последствия (80-е – первая половина 90-х гг. XIX в.) // Вестник МГОУ. 2010. № 1. С. 54.

специалист в области железнодорожного дела в России инженер-генерал Н. П. Петров, отмечавший в 1910 г., что в течение многих предшествовавших лет были списаны сотни миллионов рублей безнадежных долгов железнодорожных обществ. Для выдачи этих невозвратных сумм государство должно было брать их из обыкновенных доходов или делать займы. Часто в составе строительных капиталов частных железных дорог числились суммы, выбранные из обыкновенных доходов государства. Например, 1 января 1904 г. эта сумма составляла 1 089 млн руб.¹

Государственный контроль Российской империи – орган Кабинета министров – осуществлял контрольно-счётные и наблюдательные функции в области прихода, расхода и хранения капиталов. При одном из самых компетентных и уважаемых министров Думского времени Государственном контролёре П. А. Харитонове (1907–1916 гг.) ведомство превратилось в практически всеохватный орган финансового контроля. В условиях практической деятельности частных железнодорожных обществ, ввиду неоднократных замечаний и нареканий со стороны отраслевых подразделений управленческого аппарата государства и общественных организаций по поводу необходимости усиления надзора за частными железными дорогами, Государственный контролёр П. А. Харитонов в июне 1914 г. представил в Совет министров проект «Положения о контроле за оборотами частных железных дорог». По этому проекту частные железные дороги предполагалось подчинить контролю особой комиссии при Государственном контроле. В комиссию планировалось ввести чиновников министерств финансов и путей сообщения. Также железнодорожные общества обязывались представлять в комиссию утверждённые общим собранием акционеров строительные отчёты². Министры путей сообщения С. В. Рухлов, А. Ф. Трепов, А. Б. Кригер-Войновский, Н. В. Некрасов, Г. С. Тахтамышев, П. П. Юренев, А. В. Ливеровский были обязаны работать с представителями Госконтроля в тесном контакте. Среди центральных ревизионных учреждений Госконтроля был сформирован Департамент железнодорожной отчётности, возглавляемый Генерал-кон-

¹ Петров Н. П. Правительственные источники образования железнодорожных капиталов... С. 8.

² Финансовое обозрение. 1914. 1 июля.

троллёром. В делопроизводственной документации частных железных дорог Сибири отражён процесс предоставления этим акционерным обществам права свободно распоряжаться облигационным строительным капиталом, гарантированным казной, но при обязательном участии в рассмотрении расчётных ведомостей представителей Госконтроля, которые были высокообразованными инженерами-путейцами. На Алтайской дороге функции Госконтроля осуществлял Н. А. Лобарев, на Кулундинской – А. С. Мирошников, на Ачинско-Минусинской – В. М. Попов, на Кольчугинской – А. А. Садников¹.

Расчётный баланс царской России был неизменно пассивен вследствие огромной внешней задолженности. При остановке притока иностранного капитала образовывалась утечка за границу российского золота, что могло привести к крушению российской валюты. Уход денег из России неизбежно вел к замедлению темпов экономического развития, к падению государственных доходов. Всё это заставляло Министерство финансов привлекать иностранный капитал. А гарантированные железнодорожные займы – это абсолютно верное, надежное помещение капитала. За границей к российским железнодорожным займам относились с большим доверием ещё и потому, что в этом случае существовала меньшая опасность использования займов на развитие военной промышленности, совершенствование армии и флота. Поэтому Министерство финансов прибегало к посредству частных железнодорожных обществ и через них привлекало иностранный капитал в железнодорожное дело страны, хотя условия выпуска гарантированных займов всегда дороже займов чисто государственных, так как гарантированные частные займы у основного кредитора Российской империи, Франции, по французскому закону оплачивались более высокими пошлинами².

Накануне Первой мировой войны Российская империя являлась крупнейшим мировым заёмщиком. Золотой рубль имел фиксированный обменный курс. Российские ценные бумаги ак-

¹ Андреева Т. И. Частные железные дороги Алтая в системе Государственного контроля Российской империи // Алтай в истории российской государственности: материалы научно-практической конференции. Барнаул, 2012. С. 121.

² Мигулин П. П. К вопросу о частном международном строительстве. СПб., 1910. С. 18.

тивно продавались и покупались во всех мировых фондовых центрах. Финансовая и налоговая политика государства была направлена на присоединение к мировому золотому стандарту, происходило постоянное повышение стоимости денежного капитала и, соответственно этому, падение курсов всех ценных бумаг¹. Финансовая стабильность, обеспеченная золотым стандартом, была важным активом российской деловой политики. Помимо улучшения своего положения в мировом финансовом сообществе, была сделана ставка на привлечение в больших объёмах иностранного капитала. Средний ежегодный приток иностранных инвестиций до введения золотого стандарта (1885–1897 гг.) составлял 43 млн руб., в период золотого стандарта (1897–1913 гг.) – 191 млн руб., то есть увеличился почти в 4,4 раза². Государство управляло строительством принадлежавших ему железных дорог, гарантировало кредиты частным железным дорогам, помогало размещать займы в иностранной валюте на крупнейших европейских финансовых рынках, обеспечивало контракты для национальной промышленности. Тарифные барьеры увеличивали спрос на отечественные товары и привлекали прямые иностранные инвестиции на территорию страны. Государство проводило кампанию по привлечению западных предпринимателей и специалистов в Россию. Однако реальные возможности российской промышленной политики были ограничены. Наиболее значимыми субсидиями в государственном бюджете являлись займы частным железнодорожным акционерным обществам.

Правительство, идя по пути расширения железнодорожного строительства за счёт иностранных займов, стремилось упорядочить их получение в общегосударственном масштабе. Объединенные займы проводились 1–2 раза в год в крупных суммах, на несколько сот миллионов франков, с общей нумерацией облигаций, одинаковым внешним видом и общими сроками купонов, тиражей и погашения. Каждое железнодорожное общество получало известное количество номеров облигаций

¹ Промышленность и торговля. 1916. 12 марта.

² Грегори П. Экономический рост Российской империи (конец XIX – начало XX вв.). Новые подсчёты и оценки / пер. с англ. М., 2003. С. 39, 41.

соответственно его доле участия в займе¹. В январе 1914 г. во французских банках, входивших в консорциум: Лионский кредит, Парижско-Нидерландский банк, Генеральное общество, был подписан контракт о реализации 4,5 % объединенного гарантированного займа для строительства ряда дорог России, в числе которых была Ачинско-Минусинская. Общая сумма займа составляла 249 375 тыс. руб. На долю «Ачминдора» приходилось 22 725 тыс. руб.² Оплата купонов, вышедших в тираж облигаций, производилась в местах, установленных Министерством финансов России. Как правило, за границей она проводилась в Париже, Берлине, Амстердаме, Лондоне³.

При попытке организации капиталов для самой крупной, существовавшей только в стадии проекта и проведения изыскательских работ незавершённой частной железной дороги Сибири, Южносибирской, привлекались средства английских кредитных учреждений и строительных фирм: Messrs Baring Brothers, Messrs Sebiroeders, British Linen Bank, Sir John Jackson Limited и консорциума французских банков: «Генеральное общество», «Главное управление французских железных дорог» и банкирский дом "Bardac etc". От имени английских предпринимателей в России действовала группа графа В. В. Гудовича. Французские банки представляла группа В. Ф. Трепова и С. С. Хрулёва⁴.

Впоследствии выяснилось, что группа английских банков не в состоянии принять на себя обязательства полностью или большей частью финансировать строительство без помощи французских банков. По этой причине группе Гудовича было отказано, а право предоставления концессии отдано В. Ф. Трепову и С. С. Хрулёву, опытным и признанным железнодорожным предпринимателям, за спиной которых стояли представители французского капитала и мощная группировка сановных лиц в Российской империи⁵.

За обоснование организации концессии на постройку Южно-Сибирской железной дороги Трепов получил от консор-

¹ Биржа. 1914. 5 янв.

² Там же. 2 февр.

³ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 287.

⁴ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 277. Л. 188.

⁵ РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 95. Л. 29; Финансовое обозрение. 1914. 15 июня; Биржа. 1914. 21 июня.

циума банков учредительское вознаграждение в 500 тыс. руб. наличными¹. В состав консорциума по постройке Южно-Сибирской магистрали вошли банки: Петроградский международный коммерческий, Волжско-Камский, Русский для внешней торговли, Петроградский учётный и ссудный, Русско-Азиатский, Русский торгово-промышленный, Сибирский торговый, Петроградский частный коммерческий. Руководящая позиция в акционерном обществе Южно-Сибирской дороги была у Петроградского международного коммерческого банка².

Иностранный капитал участвовал не только в финансовых операциях при организации частного железнодорожного строительства, но и стремился внедриться в производственную сферу промышленности и транспорта, что соответствовало бизнес-правилам общепринятой рациональной инвестиционной практики начала XX в. Французские предприниматели не случайно приняли участие в изысканиях железнодорожных трасс на территории Восточной Сибири. Их интерес был обусловлен претензией на проектирование и строительство линии Иркутск – Бодайбо. Группа французских капиталистов, во главе с инженером Ф. Ф. Невилем, испрашивала право на концессию для строительства дороги Иркутск – Бодайбо. Условия, которые выдвигал Ф. Ф. Невиль, включали получение права на отчуждение 1,25 вёрстных полос земли по обеим сторонам дороги с исключительным правом на разведку и разработку полезных ископаемых в недрах земли. Учитывая данные полевых геологических разведок, срок использования недр варьировался в зависимости от содержания и количественно-качественных показателей образцов полезных ископаемых: для участка Иркутск – Верхоленск – 10 лет, Верхоленск – Рельский перевал – 15 лет, Рельский перевал – Бодайбо – 20 лет. Специально для разведки и разработки залежей каменного угля и торфа оговаривались условия для получения 50-вёрстной полосы по обеим сторонам линии в первые 20 лет безвозмездно, а на остальное время с минимальной платой. Кроме этого, французские предприниматели надеялись на безвозмездное право использования леса, камня и т. п., а дорогу планировали строить

¹ Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала... С. 202.

² РГИА. Ф. 595. Оп. 6. Д. 13. Л. 45.

узкоколейную¹. То есть группа инженера Ф. Ф. Невиля была озабочена, прежде всего, использованием рудных и лесных богатств иркутского края для получения прибыли и для этой цели планировала строительство узкоколейной железной дороги.

К рудным богатствам земель района Южно-Сибирской магистрали исключительный интерес проявил английский и американский капитал. В Риддерском районе действовали «Русско-Азиатская корпорация» и её дочернее общество «Иртышская корпорация» со смешанным англо-американским и российским капиталом. В обеих корпорациях преобладал иностранный капитал, представители которого пытались внедриться в процесс изучения и разработки сырьевых ресурсов региона, для планомерной и рентабельной эксплуатации которых было необходимо строительство железной дороги².

Помимо участия в горнозаводской промышленности, иностранные предприниматели стремились установить контроль над железнодорожной сетью Сибири под предлогом содействия усиления её эффективности. Летом 1917 г. Министерство путей сообщения Временного правительства России заключило соглашение с представителем американской железнодорожной миссии Джоном Стивенсом о создании 12 американских отрядов по 14 инженеров и техников в каждом с целью организации железных дорог Сибири и Дальнего Востока по американскому образцу³. Заместителем Стивенса и главой по техническим вопросам был полковник Джордж Эмерсон, главный управляющий американской Северной железнодорожной компанией и лучший железнодорожный механик США. Осенью 1917 г. миссия Стивенса начала работу на дорогах Сибири для выяснения объёма «помощи»⁴. Формально осуществляя цели «налаживания работы» транспорта Сибири и Дальнего Востока, железнодорожный десант Стивенса фактически способствовал

¹ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 680. Л. 47–50.

² РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 152. Л. 125; Разумов О. Н. Позиции и цели иностранного капитала в горной промышленности Сибири накануне Октябрьской революции // Вопросы истории общественно-политической жизни Сибири периода Октября и Гражданской войны. Томск, 1982. С. 11, 12.

³ Голос Сибири. 1917. 11 сент.; Ганелин Р. Ш. Россия и США. 1914–1917 гг. Очерки истории русско-американских отношений. Л., 1969. С. 315.

⁴ Голос Сибири. 1917. 13 сент.; Гарусова Л. Н. Российско-американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность. Владивосток, 2001. С. 7–8.

внедрению и укреплению американского экономического присутствия в регионе. В случае переоборудования Транссибирской магистрали по американскому способу тяги, движения, службы пути под экономический контроль железнодорожных предпринимателей США неизбежно попадали и частные железные дороги Сибири путём расширения американского рынка сбыта продукции транспортного машиностроения и установления монопольного права поставок во имя формирования возможностей получения прибыли. Таким образом, деятельность представителей иностранного капитала была направлена на укрепление его позиций в финансовой и производственной сфере сибирской промышленности и железнодорожного транспорта как обязательного условия нормального функционирования хозяйственного организма. Предприятия с участием иностранных капиталов, в том числе в железнодорожном транспорте Сибири, являлись объединениями, созданными для получения прибыли¹.

Анализ материалов о планах российских монополий и иностранного капитала в частном железнодорожном строительстве Сибири показывает, что сращивание банковского капитала с железнодорожным, при участии иностранных инвестиций, приводило здесь, как и в других районах страны, к созданию крупных монополистических объединений в одной из важнейших и перспективных отраслей сибирской экономики – железнодорожном транспорте. Процесс монополизации выражался в стремлении сконцентрировать капиталы частных железных дорог Сибири, владельцы которых вступали в конкурентную борьбу за расширение сфер своего влияния. При этом именно государство в период оформления плана железнодорожной сети Сибири инициировало, отчасти финансировало, а также компетентно и жёстко контролировало частное железнодорожное предпринимательство.

История проектирования, организации финансирования железнодорожного комплекса Сибири на этапе становления индустриального общества является отражением конструктивного принципа формирования экономико-географической структуры железнодорожной сети. Государство руководило магистральным железнодорожным строительством. Возведе-

¹ Баёв О. В. Иностранный капитал в промышленности Кузнецкого бассейна. Кемерово, 2004. С. 174.

ние Великого Сибирского железнодорожного пути, маршрут его пролегания обусловили конфигурацию частного железнодорожного строительства Сибири. Частный железнодорожный транспорт Сибири с первых же шагов оказался детищем банковского капитала. Банки выступали в качестве учредителей обществ, организовывали выпуск акций и облигаций, сосредоточили в своих руках контрольные пакеты акций, были главными кредиторами обществ, контролировали деятельность правлений и всё шире распространяли свое влияние в Сибири. Сибирская буржуазия, в силу своей экономической слабости и отсутствия опыта в железнодорожном деле, была на вторых ролях. Вместе с тем она проявляла активный интерес к проектированию сети дорог и стремление к партнёрству с буржуазией центра страны. Иностранный капитал в частном железнодорожном строительстве в Сибири имел второстепенное значение, проявляясь большей частью в финансовых операциях. Производственная сфера, несмотря на стремление к внедрению в неё иностранных предпринимателей, находилась в условиях государственно-частного партнёрства под контролем государства и отечественных акционерных обществ, что объективно способствовало активизации модернизационных процессов в Сибири.

ГЛАВА 2

СООРУЖЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СИБИРИ

2.1. Строительство частных железных дорог Сибири и положение строительных и транспортных рабочих

Представители банковских монополий России одержали победу в борьбе за получение концессий на строительство частных железных дорог Сибири. В 1912 г. утверждены уставы акционерных обществ Алтайской и Ачинско-Минусинской железных дорог, в 1913 г. – Кольчугинской и Кулундинской¹. Для строительства железнодорожных линий было отведено 13 000 десятин земли в пределах Томского, Барнаульского, Бийского, Змеиногорского, Каинского, Кузнецкого уездов Томской губернии и Семипалатинской области и 4 600 десятин Ачинского и Минусинского уездов Енисейской губернии².

Отчуждение земли для железных дорог повлекло за собой значительные убытки для крестьян, особенно в районах Барнаульского, Бийского, Змеиногорского уездов Томской губернии и на территории Минусинской котловины, так как во многих местах трассы железнодорожного полотна прошли через крестьянские пашни³.

Каждое из железнодорожных обществ организовало проведение окончательных изысканий под руководством инженеров-путейцев К. Н. Кашкина, Э. И. Михайловского, В. В. Борисоглебского,

¹ Собрание узаконений... Отд. 2. 1912 г. № 107, 175. Ст. 776. 1225. С. 3287, 6751; Отд. 2. 1913 г. № 15, 214. Ст. 103, 1231. С. 444, 6331.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1100. Л. 74; Ф. 268. Оп. 3. Д. 1324. Л. 7, 19; Ф. 274, Оп. 2. Д. 1296. Л. 76; Ф. 291. Оп. 1. Д. 1. Л. 1; Ф. 1157. Оп. 1. Д. 14. Л. 170; Ф. 1157. Оп. 1. Д. 56. Л. 44; Ф. 1276. Оп. 8. Д. 247. Л. 50; Ф. 1276. Оп. 10. Д. 434. Л. 6; ГААК. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2145. Л. 15, 124; Ф. 4. Оп. 3. Д. 2635. Л. 82, 85; Ф. 4. Оп. 3. Д. 2875. Л. 5, 6, 11, 23; Ф. 4. Оп. 3. Д. 2909. Л. 27. (Подсчёт наш.)

³ Утро Сибири. 1914. 15 окт.

Н. П. Иоветовича, Корытина, Топоркова, Щербакова. За деятельностью изыскательских партий железнодорожных обществ был установлен контроль со стороны Министерства путей сообщения. Правительственные инженеры Г. М. Будагов и Б. А. Перлов вели наблюдение за производством изысканий Алтайской и Ачинско-Минусинской дорог. Впоследствии они были утверждены в должности главных инженеров частных сибирских дорог¹.

По результатам окончательных изыскательских мероприятий инспекторы Министерства финансов и путей сообщения определили и утвердили строительную стоимость частных железных дорог Сибири.

Алтайская железная дорога оценивалась в 60 млн руб., из них на строительство моста через Обь отводилось 1 млн 400 тыс. руб., цена Ачинско-Минусинской железной дороги выражалась в 35 млн 470 629 руб. На строительство Кольчугинской железной дороги отводили 12 млн 747 тыс. руб., из них на основную линию Юрга – Кольчугино – 9 850 тыс. руб., на Кемеровскую ветвь – 2 млн 718 785 руб., на Кольчугинскую ветвь – 177 724 руб. Стоимость Кулундинской железной дороги определилась в 13 млн 550 тыс. руб.²

Общее руководство деятельностью железнодорожных обществ осуществляли правления, находившиеся в Петербурге. В компетенцию правления входило ведение всех дел обществ, составление годовых смет приходов и расходов по строительству и эксплуатации дороги и представлению их общему собранию акционеров, составление годовых отчетов, балансов, распределение прибыли, определение убытков, продажа имущества, комплектование штатов, определение обязанностей служащих и назначение им жалованья, созыв акционерных собраний и т. д.

В состав правления входили председатель, пять директоров и члены ревизионных комиссий – представители банковского капитала, железнодорожные дельцы, имевшие связи при дворе, сановные лица. Как правило, они являлись крупными держателями акционерного капитала. Такой состав правлений обеспечивал финансовую помощь со стороны государства при получе-

¹ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 459. Л. 9; Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 168; Ф. 634. Оп. 1. Д. 80. Л. 39; Ф. 634. Оп. 1. Д. 111. Л. 37; ГААК. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2635. Л. 1; МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 1. Л. 24.

² РГИА. Ф. 54. Оп. 1. Д. 118. Л. 17; Ф. 268. Оп. 3. Д. 1100. Л. 16, 60; Ф. 634. Оп. 1. Д. 111. Л. 40; Ф. 638. Оп. 1. Д. 59. Л. 25, 26; Ф. 1157. Оп. 1. Д. 56. Л. 2, 38; Ф. 1276. Оп. 10. Д. 434. Л. 3.

нии кредитов на льготных условиях, выпуске дополнительных облигационных займов, погашении займов не по реализационной, а по биржевой стоимости, получении гарантированного дохода на акционерный капитал.

Техническое и административное руководство постройкой частных железных дорог Сибири осуществляли строительные управления по сооружению линий под началом главных инженеров и их заместителей. Главные инженеры отвечали перед правительством, обществами, правлениями за прочность и целесообразность всех работ по возведению железных дорог. Управление Алтайской дороги начало действовать с августа 1912 г. в Томске, где оно находилось до весны 1913 г., а с началом строительных работ было переведено в Новониколаевск¹. Управление «Ачминдора» располагалось в Красноярске², Кольчугинской дороги³ – в Томске и Кулундинской дороги – в Омске⁴.

Для работы в строительных управлениях частных железных дорог Сибири привлекались высококвалифицированные кадры с Транссибирской, Оренбург-Ташкентской, Северо-Донецкой, Варшаво-Венской, Сызрань-Вяземской и других дорог. Для закрепления лучших специалистов устанавливались повышенные на 10–15 % должностные оклады, вводился коэффициент за дальность и суровые климатические условия. На строительстве Алтайской дороги 90 % инженерно-технических руководителей имели высшее техническое образование, остальные – среднее специальное. Среди руководящего состава преобладали служащие среднего возраста (от 20 до 40 лет) – 57,6 %, от 40 до 50 лет – 34,2 %, свыше 50 лет – 8,2 %⁵. В ведении российского Министерства путей сообщения в начале XX в. действовали двухклассные железнодорожные низшие училища, в которых обучалось 4 тыс. мальчиков, как правило, детей железнодорожных служащих и мастеровых; 39 технических железнодорожных училищ, в которых обучалось 4 тыс. человек и Императорское Московское

¹ Биржа. 1912. 2 сент.; Сибирская жизнь. 1913. 13 марта.

² Финансовое обозрение. 1914. 14 февр.

³ РГИА. Ф. 576. Оп. 23. Д. 209. Л. 5, 7.

⁴ Алтайское дело. 1916. 25 нояб.

⁵ Макаревич В. И. Строительство Алтайской железной дороги (1913–1915 гг.) // Исторические науки. Алма-Ата, 1974. Вып. 1. С. 52.

инженерное училище, а также Институт инженеров путей сообщения императора Александра I в Петербурге¹.

За годы строительства Транссиба в Сибири сформировалась целая армия так называемых «сибирских специалистов» – изыскателей, строителей, эксплуатационников, хорошо представлявших региональную специфику и умевших работать в сибирских условиях. К ним относились не только инженеры и техники центральных организаций Министерства путей сообщения, Геологического комитета, выезжавшие в Сибирь в летний эксплуатационный период. За время строительства Транссиба в Томске, Хабаровске, Красноярске, Иркутске и других городах возник и набирал свою профессиональную силу большой отряд местных специалистов. Значительный вклад вносили Общество сибирских инженеров, базировавшееся в Томске, Томский императорский университет, Технологический институт, которые подготовили профессиональных инженеров изыскателей и учёных, способных провести не только первичные изыскания трасс для железнодорожного строительства, но и изучить территории с точки зрения их будущего хозяйственного освоения². Специалисты строительных управлений частных железных дорог Сибири были способны обеспечить досрочную сдачу объектов, в результате чего акционеры имели право на получение половины строительных сбережений, а правлением гарантировался доход в размере 5 % от общей суммы сбережений, поступивших в распоряжение акционеров³. Эти условия стимулировали быстрые темпы строительства и оборудования линий.

Работы по сооружению Алтайской железной дороги начались 1 июня 1913 г. В Семипалатинске было организовано торжественное открытие закладки фундамента железнодорожного вокзала. В июне-июле 1913 г. началось строительство станции Барнаул, станции Алтайская, по Оби в Барнаул и Бийск прибыли на баржах разобранные паровозы и вагоны, в Барнаул из Ново-николаевска был доставлен американский паровой экскаватор для работы на Гляденской выемке⁴.

¹ Палтов А. А. Несколько слов о наших железных дорогах: (Заметки не-техника). СПб., 1909. С. 26.

² Тимошенко А. И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири... С. 72.

³ РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 80. Л. 25.

⁴ Летопись железной дороги Алтая: время, события, люди. Барнаул, 2015. С. 27, 28.

Рис. 9. Паровой экскаватор на строительстве Алтайской железной дороги¹

Для ведения линии было образовано 8 строительных участков во главе с инженерами А. К. Пацевичем, Г. В. Ульянинским, А. Л. Орловым, М. В. Бартошевичем, А. И. Шидловским, Р. В. Слободским, В. Н. Хрнжстовским (см. табл. 13). Корпус инженеров Алтайской железной дороги возглавлял инженер путей сообщения Г. М. Будагов².

Строительство моста через Обь, спроектированного Е. К. Кнорре, вел специалист-мостостроитель инженер Делебовский. 19 октября 1913 г. были вбиты первые сваи железнодорожного моста через реку Обь. Длина моста составляла 747 м³.

¹ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.

² РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 4. Л. 5, 6, 313, 327; Макаревич В. И. Строительство Алтайской железной дороги... С. 47–50.

³ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 4. Л. 9.

Рис. 10. Г. М. Будагов – руководитель стройки Алтайской железной дороги¹

Рис. 11. Е. К. Кнорре – проектировщик железнодорожного моста через р. Обь, строительство Алтайской железной дороги²

Таблица 13

Распределение строительных участков Алтайской железной дороги

№ строй участков	Участки дорог	Протяжённость участков	Кол-во вёрст пути
1	Новониколаевск – Бердск Бердск – Урчун	0–35 35–78	78
2	Урчун – Черепаново Черепаново – Тальменка	78–147 147–170	92
3	Повалиха – Алтайская Алтайская – Баюново (Бийская ветвь)	170–200	68
4	Баюново – Овчинниково Б-Речка – Буланиха – Бийск (Бийская ветвь)	0–38 39–140	101
5	Алтайская – Барнаул Барнаул – Калманка	200–214 215–260	60
6	Калманка – Алейск – Шипуново	260–380	120
7	Шипуново – Пospelиха – Рубцовка	380–505	125
8	Рубцовка – Бель – Агач – Семипалатинск	506–613	107

¹ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.

² Летопись железной дороги Алтая... С. 25.

По общей оценочной ведомости на производство работ по восьми строительным участкам были выделены следующие средства¹ (см. табл. 14).

Таблица 14

Оценочная ведомость линии Новониколаевск – Семипалатинск

Главы	Наименование расходов	Сумма	На версту гл. пути
		в рублях	
1	Отчуждение земель	2 115 530	2 798
2	Устройство полотна	11 048 181	14 614
3	Искусственные сооружения	11 905 740	15 748
4	Верхнее строение	11 556 424	15 286
5	Принадлежности пути	277 385	367
6	Телеграф	499 504	661
7	Сторожевые дома, казармы, переезды	1 336 855	1 769
8	Станционные постройки	3 250 220	4 300
9	Водоснабжение станций	1 233 380	1 631
10	Принадлежности станций	1 284 680	1 699
11	Общие расходы	5 219 655	6 904
12	Расходы по правительственному надзору	623 938	825
13	Особые работы	296 808	393
Итого		50 648 800	66 995
Подвижной состав		6 723 646	8 894
Пристанские ветки		1 084 011	1 434
Оборотный капитал		1 512 000	2 000
Всего		59 968 457	79 323

Каждый строительный участок делился на дистанции протяженностью от 27 до 40 вёрст и только на пятом участке, где были сосредоточены наиболее крупные работы (строительство моста через реку Обь, 2-вёрстная выемка на подходе к мосту, барнаульский железнодорожный узел, главные мастерские,

¹ РГИА. Ф. 990. Оп. 1. Д. 180. Л. 31.

барнаульская железнодорожная дамба), длина участка была сокращена. Для ведения строительных работ по укладке полотна в направлении от Новониколаевска использовался 1 паровоз и 25 платформ, на правом берегу Оби – 6 паровозов, 50 крытых вагонов и 178 платформ, в направлении от Семипалатинска – 12 паровозов, 284 платформы, 102 крытых вагона. Работы велись одновременно на всем протяжении линии¹. В 1913 г. на сооружении Алтайской железной дороги трудились 19 тыс. строителей, преимущественно из «сдельщиков» – крестьян местных деревень, переселенцев².

Рис. 12. Переселенцы из Центральной России под Семипалатинском³

Государство, не выпускавшее из-под своего надзора частное железнодорожное строительство, назначило главным контролером Алтайской дороги помощника главного контролёра Екатерининской дороги Н. А. Лобарева. Штат врачей был укомплектован в составе: В. С. Пирусского – старшего врача дороги, А. И. Колмакова – 1 уч. дороги, с. Шипуново; С. Э. Скрыжишевского – 2 уч., с. Тальменское; С. П. Парышева – 3 уч., с. Белоярское; Н. С. Орнатского – 4 уч., с. Беловское; А. П. Чередова – 5 уч.,

¹ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 4. Л. 17–18.

² Банки и биржа. 1913. 17 авг.; Коновалов П. С. Рынок рабочей силы... С. 111.

³ Летопись железной дороги Алтая... С. 29.

г. Барнаул; А. П. Яхонтова – 6 уч., с. Панюшино; Н. В. Надеина – 7 уч., с. Пospelиха; Б. Ф. Оржешко – 8 уч., г. Семипалатинск¹.

Строительство дорог велось усиленными темпами. Уже к 1 сентября 1913 г. возведение выемок на линии было выполнено на 70 %, от Семипалатинска в северном направлении началась укладка рельсов². К началу 1914 г. за 7 месяцев, со дня открытия постройки, был исполнен значительный объём работ:

1) на протяжении всей линии сделаны съёмки и описи отчуждаемой земли;

2) вырублено 100 % просек;

3) выполнено вчерне свыше 1 млн 100 тыс. куб. саж. земляных работ или около 60 % всего проектного количества;

4) отстроено свыше 30 % всех деревянных мостов и около 10 % каменной кладки мостов и труб; опущены 3 из 8 кессонов под опоры моста у реки Обь, остальные 5 кессонов собраны, велась подготовительная работа для их установки;

5) выданы заводам заказы по утверждённым проектам на всё количество (около 570 тыс. пудов) верхнего металлического строения мостов, из этого количества прокатано на заводах около 180 тыс. пудов мостового железа и собрано и склепано 70 тыс. пудов ферм;

6) отстроено вчерне около 9 % всех станционных и путевых построек;

7) выданы заводам заказы на изготовление всего количества рельсов и скреплений;

8) уложено рельсов на главном пути около 240 погонных вёрст или около 1/3 всего протяжения дороги, из них около 80 вёрст забалластировано на верхний слой, около 30 вёрст на полный слой и на двух перегонах (к северу от Семипалатинска) к концу 1913 г. было открыто временное коммерческое движение по перевозке грузов;

9) приведены в действие телеграф и телефон на всем протяжении дороги³. Количество исполненных работ и поставок в общем превышало выполнение плана строительства 1913 г.

¹ Жизнь Алтая. 1913. 28 апр.

² Сибирская жизнь. 1913. 1 сент.

³ РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 80. Л. 79; Правительственный вестник. 1914. 27 янв.

Рис. 13. Строительство Алтайской железной дороги¹

Успехи ведения строительных работ в 1913 г. открывали перспективу управлению Алтайской дороги на открытие временного движения на участке от Бийска до Новониколаевска к ноябрю 1914 г.² 28 мая 1914 г. в г. Бийске состоялась закладка железнодорожного вокзала³. Временное движение от Новониколаевска до Бийска через станцию Алтайская было открыто 15 января 1915 г. Велось строительство вокзала, трёх основных депо на станциях Барнаул, Рубцовка и Новониколаевск и четырёх оборотных депо на станциях Черепаново, Алтайская, Семипалатинск, Бийск⁴. Барнаульское паровозное депо веерного типа, проектируемое на 14 паровозных стойл, вводилось в эксплуатацию по частям. В середине 1914 г. было построено 7 стойл, куда был переведен штат палаточного городка – депо со станции Алтайская. Коллектив паровозного депо станции Барнаул насчитывал в то время 250 человек⁵.

¹ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской железной дороги. Ордена Ленина.

² Биржевая спекуляция и акционерное дело. 1914. 30 янв.

³ Финансовое обозрение. 1914. 1 июля.

⁴ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 4. Л. 507; История Алтая: в 3 т. Т. 2: Алтай в конце XVII – начале XX в. / под ред. В. А. Скубневского. Барнаул, 2019. С. 206; АГКМ. НФ. 1610. 7.

⁵ Архив Алтайского отделения Ордена Ленина Западно-Сибирской железной дороги МПС РФ. Ф. 27. Оп. 1. Д. 1. Л. 47.

Рис. 14. Строительство железнодорожного вокзала станции Барнаул¹

1 августа 1914 г. мир был ввергнут в бездну Первой мировой войны. В тяжёлом состоянии с первых же дней войны оказался транспорт, в первую очередь железнодорожный. Резко осложнились условия ведения строительных работ и подготовка линий к эксплуатации. Уже в октябре 1914 г. правление общества Алтайской дороги направило главному инженеру Г. М. Будагову предписание по сокращению расходов на строительство линии в связи с обстоятельствами военного времени. Экономия средств общества отразилась на технических параметрах дороги: отсутствовали выезды на мост через Обь, уменьшилось количество станционных площадок, сократилось строительство путевых зданий, ухудшилось водоснабжение станций, снижалось качество балластирования пути и т. д.² С целью удешевления постройки железнодорожный мост через реку Чумыш был построен на 2 сажени ниже проектного уровня, что дало 100 тыс. руб. экономии и значительно сокращало сроки ведения работ³.

Путевое оснащение дороги также не соответствовало государственным стандартам. Шпалы укладывались после первичной обработки без креозотовой пропитки, что значительно сокращало срок их службы. Подкладки использовались только

¹ АГКМ. НФ 1610. 7.

² РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 4. Л. 54.

³ РГИА. Ф. 576. Оп. 23. Д. 30. Л. 93.

при состыковке. Стрелки переводов устанавливались ручные, рельсы привозили легковесные и укороченные, бывшие в употреблении на Транссибирской магистрали. Правление отказалось приобретать жезловые аппараты Вебба и Томсона, сославшись на дороговизну и отложив их покупку на послевоенный период¹.

Зимой 1914 г. укладывались последние рельсы на участке Овчинниково – Бийск, 15 января 1915 г. началась временная эксплуатация железнодорожной ветки от станции Алтайской до Бийска. Вначале движение было организовано только для грузовых рабочих поездов. 1 марта 1915 г. в присутствии руководства строительного управления Алтайской железной дороги, духовенства, представителей городской общественности состоялось торжественное открытие станции Бийск и через две недели было открыто сквозное товарно-пассажирское движение поездов от станции Бийск до станции Алтайская и форсированными темпами велось строительство железнодорожного моста через Обь у станции Барнаул². На участке от Семипалатинска до Шипуново временное движение осуществлялось на расстоянии 241 версты. За октябрь 1914 г. было отправлено 6 вагонов груза, преимущественно пшеницы, со станций Аул, Бековская, Весёлый Яр, Рубцовка³.

Ни одна частная железная дорога, контролируемая банковским синдикатом, не строилась такими быстрыми темпами, как Алтайская. К 1 февраля 1915 г. были закончены работы на протяжении 730 вёрст. Для контроля за ходом строительства на линию из Петрограда приезжали члены правления акционерного общества Алтайской железной дороги⁴.

Досрочный ввод дороги в эксплуатацию обеспечивал получение прибыли, и по этой причине правление настаивало на удалении всех неполадок после открытия движения.

Летом 1915 г. дорога была в основном готова, но обской мост у Барнаула приковывал к себе крупные подразделения рабочих, на мосту оставался несобраным 5-й пролет. Задержка

¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 9. Д. 7269. Л. 44.

² Финансовое обозрение. 1915. 5 янв.

³ Там же. 1914. 15 дек.

⁴ Жизнь Алтая. 1915. 9 июня.

объяснялась дефицитом железа, и во время весеннего паводка мост не собирался. При снижении уровня воды в Оби началась форсированная сборка 5-го пролета¹. Освидетельствование моста состоялось 24 сентября 1915 г.²

Рис. 15. Первые сваи железнодорожного моста через р. Обь³

Рис. 16. Строительство железнодорожного моста через р. Обь⁴

¹ Жизнь Алтая. 1915. 26 июня.

² Там же. 24 сент.

³ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.

⁴ Там же.

Рис. 17. Инженеры Алтайской железной дороги на мосту через р. Обь¹

В сентябре 1915 г. в Новониколаевске работала комиссия по приёмке Алтайской дороги в эксплуатацию под председательством правительственного инспектора-инженера Л. М. Лангада. Торжественное открытие дороги намечалось на 21 октября 1915 г. на станции Барнаул². Эксплуатационное управление Алтайской дороги размещалось в Барнауле³. Официальное начало работы станции Барнаул было определено 10 июля 1916 г., когда стали осуществляться продажа билетов, приём и выдача багажа⁴.

Освидетельствование дороги проходило с 20 по 29 сентября 1915 г. 21 октября 1915 г. состоялось торжественное открытие Алтайской железной дороги, на котором был совершён торжественный молебен в прибывшем из Новониколаевска вагоне-церкви. Присутствовавший на церемонии командующий Омским военным округом разрезал ленту, протянутую через специально построенную для этого арку, и первый поезд регулярного движения, прибывший из Семипалатинска, направился

¹ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Орден Ленина железной дороги.

² ГАО. Ф. 97. Оп. 1. Д. 49. Л. 209.

³ Жизнь Алтая. 1915. 29 апр.

⁴ Баталова Т. И. Станция Барнаул // Барнаул: энциклопедия. Барнаул, 2000. С. 279.

в Барнаул. 20 июня 1916 г. начинаются работы в Главных железнодорожных мастерских станции Барнаул. Первым начальником мастерских был И. М. Бежецкий¹.

Рис. 18. Молебен по поводу открытия Алтайской железной дороги²

Рис. 19. В. С. Кривенко — машинист первого поезда Алтайской железной дороги³

Рис. 20. П. А. Попов — строитель Обского моста⁴

¹ Летопись железной дороги Алтая... С. 35, 42.

² Там же. С. 36.

³ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордене Ленина железной дороги.

⁴ Летопись железной дороги Алтая... С. 26.

Полная строительная длина дороги составляла 751,26 версты, то есть короче длины, предусмотренной уставом на 12,75 версты, и короче длины по расценочной ведомости на 4,75 версты. На дороге имелось 22 станции, 3 технических разъезда и 50 площадок для неоткрытых разъездов, улавливающие тупики. Максимальная скорость пассажирских и товарных поездов предусматривалась 35 вёрст в час, а на мосту через Обь, из-за недоделок, 20 вёрст в час. Объём невыполненных работ на дороге составлял 3,6 млн руб., то есть 6 % от строительной стоимости линии¹.

Дорога была сдана в эксплуатацию на 13 месяцев раньше срока, предусмотренного уставом акционерного общества. Стремление получить прибыль за досрочную сдачу линии, взаимопереплетение интересов правительственно-бюрократических кругов, промышленно-транспортных монополий, крупных российских банков, Кабинета обусловили рекордно короткие сроки даже при резко усложнившихся условиях ведения строительства в годы Первой мировой войны.

Линия Ачинско-Минусинской дороги в ходе обсуждения проекта и ведения строительства была разбита на 2 участка.

В первую очередь, в марте 1914 г., был принят проект продольного профиля от станции Ачинск Томской железной дороги до станции Ададым Ачинско-Минусинской дороги. Спустя три года, в марте 1917 г., предусматривалось дальнейшее строительство от станции Ададым до станции Абакан Ачинско-Минусинской железной дороги².

Правление «Ачминдора», заинтересованное в менее затратном строительном варианте линии, отстояло проект дороги без 17-вёрстного моста через реку Енисей к Минусинску, ограничившись постройкой моста через реку Абакан у станции Енисей Минусинский, находившейся на западном берегу Енисея, в двух верстах от села Усть-Абаканского и в пятнадцати верстах от города Минусинска³.

Район Ачинско-Минусинской дороги был хорошо обеспечен строительными материалами: песок, глина, бутовой камень,

¹ Макаревич В. И. Строительство Алтайской железной дороги... С. 59.

² ГАКК. Ф. 595. Оп. 59. Д. 337. Л. 1; Ф. 595. Оп. 58. Д. 358. Л. 1.

³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1194. Л. 22; Ф. 391. Оп. 1. Д. 2080. Л. 29; МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 11. Д. 1. Л. 66.

мелкий гравий, известняк добывались у поселков Сон и Ужур, находившихся на трассе. Лес заготавливался в отрогах Саянского хребта, на Тинско-Тубинской даче и сплавлялся от верховьев Енисея, Черного и Белого Июсов¹.

Осуществление проекта Ачинско-Минусинской железной дороги велось под государственным наблюдением ещё до развёртывания строительных работ. Главным контролёром Ачинско-Минусинской дороги был назначен 15 июня 1914 г. инженер В. М. Попов, служивший до этого назначением помощником главного контролёра Сызрано-Вяземской железной дороги. Помощниками главного контролёра были приняты инженеры С. Ф. Флавицкий с Варшаво-Венской дороги, В. Д. Петров – с Омской, Н. Н. Криницкий – с Забайкальской. Штат представительства Государственного контроля дороги Министерство путей сообщения полностью укомплектовало в июне 1914 г. Должность главного инженера получил Б. А. Перлов, его заместителем был назначен В. М. Моргун².

Основными станциями Ачинско-Минусинской железной дороги были намечены: Ачинск I Томской железной дороги, Ачинск II Ачинско-Минусинской железной дороги, Ададым, Крутойр, Ужур, Копьево, Ши́ра, Сон, Уйбат, Абакан. Станция Ачинск I, по соглашению с Томской железной дорогой, находилась в общем пользовании обеих дорог только по пассажирскому сообщению, по товарному движению действовала самостоятельная станция Ачинск II³.

Топографические условия проведения дороги были сравнительно несложными. Линия трассировалась по меридиональному направлению и лишь на втором участке, южнее Копьево, препятствием линии являлся значительный отрог Абаканского хребта. От этого пункта дорога велась в обход, через долину рек Туим, Карамыш, Бюра, Уйбат. В проекте предусматривалось прокладывание тоннелей в южной части дороги в 70, 87, 90 и 338 саженей⁴. Учитывая топографические условия трассы, возможность снабжения стройматериалами, правление «Ачминдора» рассчитывало на досрочную сдачу дороги в эксплуатацию и

¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1194. Л. 20, 22, 23, 25.

² ГАКК. Ф. 799. Оп. 1. Д. 5. Л. 1, 12; Ф. 799. Оп. 1. Д. 6. Л. 5, 7; Ф. 799. Оп. 1. Д. 19. Л. 83.

³ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 1417. Л. 5, 6.

⁴ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 3. Л. 1, 2.

в подготовительный период были созданы условия для бесперебойного ведения строительства на начальном этапе.

Работа по сооружению линии началась 3 июля 1914 г., то есть накануне Первой мировой войны. На пяти строительных участках в 1914 г. трудились около 15 тыс. человек¹, но по мере проведения мобилизаций количество строительных рабочих сокращалось.

Правление общества и строительное управление организовали работу на всем протяжении линии, но основные усилия были сосредоточены на участке Ачинск – Ададым, который располагался ближе к Транссибу и в силу топографических особенностей был менее сложным для прокладки пути. Этот участок правление готовило для сдачи в эксплуатацию.

Рабочая сила на строительстве дороги комплектовалась в основном из местного населения. Жители близлежащих сел составляли в 1914 г. основную часть 15-тысячного отряда строителей Ачинско-Минусинской линии². Часть рабочих вербовалась контрагентами в Мариинске, Канске, Красноярске, Енисейске³. Использовался также труд военнопленных. Количество военнопленных, работавших на дороге, в январе 1915 г. определялось в 1 619 человек, а в марте 1916 г. – 1 575 человек. В мае 1915 г. на сооружение дороги была отправлена партия в 725 военнопленных⁴.

Приведённая ниже таблица 15 иллюстрирует профессиональное разделение рабочей силы на строительстве линии⁵.

Таблица 15

**Число рабочих на Ачинско-Минусинской железной дороге
с 1.12.1915 г. по 1.03.1916 г.**

Профессия	1.12.1915 г.	1.03.1916 г.
Конные	545	38
Чернорабочие	1 954	1 038
Каменщики	90	45
Каменоломщики	8	0

¹ Коновалов П. С. Динамика численности рабочих Сибири в период империализма // Промышленность и рабочие Сибири в период капитализма: сборник статей. Новосибирск, 1980. С. 129–141.

² Коновалов П. С. Рынок рабочей силы... С. 111.

³ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 47. Л. 226.

⁴ Большаков В. Н. Источники пополнения рабочей силы... С. 157.

⁵ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 67. Л. 34, 107, 109, 246. (Подсчёт наш.)

Плотники	377	244
Столяры	39	21
Остальные рабочие	184	95
Всего	3 197	1 474

В условиях ведения войны одним из главных затруднений для организации строительства являлось отсутствие металлического устройства полотна, в основном рельсов. По решению Министерства путей сообщения, Ачинско-Минусинская дорога была исключена из числа «срочно сооружаемых для фронта» и заказы на рельсы, предназначенные для «Ачминдора», были переданы другим дорогам¹.

Под укладку рельсов к началу 1916 г. было готово полотно от Ачинска до станции Копьево – 183 версты и от разъезда Ербинская до станции Абакан – 107 вёрст, то есть всего 290 вёрст². Но строительное управление располагало рельсами только для участка Ачинск – Ададым – 49 вёрст, эксплуатация которого началась с января 1916 г.³ – через 18 месяцев после начала сооружения. Участок Ачинск – Ададым обслуживали 2 дорожных мастера, 20 ремонтных рабочих, 6 старших рабочих, 2 переездных сторожа, 10 путевых сторожей. Временное движение поездов обеспечивали одна паровозная и одна кондукторская бригада⁴.

Для скорейшей сдачи в эксплуатацию правление акционерного общества стремилось открыть движение на всех участках с устранением недоделок во время организации движения⁵. С целью оказания организационной помощи строительному управлению в августе 1916 г. в Ачинск прибыл председатель правления «Ачминдора» А. А. Бубликов. Во время расширенного Совета специалистов-путейцев главный инженер Б. А. Перлов и его заместитель В. М. Моргун заявили, что состояние дороги является катастрофическим⁶. Но Бубликова как председателя правления заботило не столько техническое состояние постройки, сколько

¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1195. Л. 424.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1195. Л. 375; Ф. 391. Оп. 4. Д. 2087. Л. 36.

³ Железнодорожное дело. 1916. 15 янв.

⁴ РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 6. Л. 25.

⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1195. Л. 511, 520.

⁶ ГАКК. Ф. Р. 516. Оп. 1. Д. 59. Л. 4; Сибирская мысль. 1916. 6 авг.

финансовые дела акционерного общества, зависящие от сдачи дороги в эксплуатацию любым путём. Несмотря на то, что объём работ был выполнен на 70 % (по первой очереди), правление в мае 1917 г. ходатайствовало перед правительством о сдаче дороги со всеми недоделками в эксплуатацию по товарному и пассажирскому движению и о закрытии счетов постройки Ачинско-Минусинской линии¹.

Главным препятствием, сдерживающим передачу дороги в эксплуатацию, было отсутствие рельсов. Вначале «Ачминдор» пытался приобрести рельсы во Владивостоке или на Урале². Кроме того, общество ходатайствовало перед управлением Сибирской железной дороги о продаже запасов рельсов Томской дороги, бывших в употреблении, но не отслуживших гарантийного срока³. Была принята попытка разместить заказы на производство рельсов для Ачинско-Минусинской дороги в Соединенных Штатах Америки и Японии, но всё было безуспешно⁴.

Строительство Ачинско-Минусинской железной дороги остановилось. Был отстроен только участок Ачинск – Ададым. В конце сентября 1917 г. правление «Ачминдора» объявило, что «строительное управление упраздняется по причине прекращения строительства, и постройка ликвидируется»⁵. Так завершилась организационно-строительная деятельность частных предпринимателей на Ачинско-Минусинской дороге.

Сооружение Кольчугинской железной дороги было тесно связано с деятельностью «Копикуза» (Акционерного общества Кузнецких каменноугольных копей) – могущественного монополистического объединения Кузбасса. «Копикуз», расширявший свои действия в обширном районе Кузнецкого угольного бассейна, нуждался не в одной линии, а в сети железных дорог. Получив от Кабинета концессию на разведку каменного угля, разработку железорудных месторождений в районе Горной Шории и Салаирского края в Алтайском округе, в ведение «Копикуза» переходил Гурьевский завод, Салаирские и Тельбесские

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 6. Л. 12.

² Минусинский край. 1916. 6 авг.

³ РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 6. Л. 18.

⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1195. Л. 335, 386–387.

⁵ Свободная Сибирь. 1917. 24 сент.

рудники. Учредители общества планировали создать в Сибири мощный топливно-металлургический комплекс, включавший в себя металлургический и коксохимический заводы, угледобывающие предприятия. Французские горные инженеры, обследовавшие Кузнецкий бассейн по просьбе «Копикуза», дали заключение о том, что для первого этапа освоения Кузнецкого бассейна наиболее перспективными являются Кемеровский и Кольчугинский рудники, как наиболее освоенные, содержащие мощные и неглубоко залегающие угольные пласты¹.

Возведение линии Юрга – Кольчугино (187 вёрст) началось в 1913 г. Ветки Топки – Кемерово (36 вёрст) и Кольчугино – Кольчугинский рудник (3 версты) начали строить с 1914 г.² Это было единое предприятие акционерного общества Кольчугинской железной дороги, председателем правления которого являлся крупный предприниматель В. Ф. Трепов. Он же был главой «Копикуза». В состав правления общества Кольчугинской дороги входили также С. Н. Троицкий-Сенютович, П. И. Кузнецов, С. Б. Габриэль, В. К. Тимирязев, Г. И. Гильшер, А. Е. Ефремов – крупные представители финансового капитала России³.

Правление, заинтересованное в быстрой организации транспортных перевозок в Кузбассе, для решения задач деятельности «Копикуза» наметило сжатую и очень напряжённую программу строительства линий. Все работы по возведению пути и станционных сооружений планировалось выполнить в два строительных сезона. Рабочее движение предполагалось открыть в конце 1914 г., временное – в середине 1915 г., а открытие эксплуатации дороги намечалось на конец 1915 г. В январе 1914 г. все подготовительные работы были закончены и с наступлением весны началось строительство линии.

При разметке организации движения для перевозки грузов, пассажиров и багажа на Кольчугинской железной дороге были намечены следующие станции⁴ (см. табл. 16).

¹ Андрюкова С. В. Изыскания и проектирование железнодорожной линии в Кузбассе // Хозяйственное и культурное освоение Урала и Сибири в XIX–XXI вв. Вып. 5: сборник научных трудов / под ред. К. В. Фадеева. Томск, 2014. С. 53.

² РГИА. Ф. 1157. Оп. 1. Д. 56. Л. 2, 28.

³ РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 79. Л. 39.

⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 1453. Л. 33.

Таблица 16

Распределение станций Кольчугинской железной дороги

Станции	Кол-во вёрст
Юрга Томской ж. д.	—
Юрга Кольчугинской ж. д.	7
Арлюк	37
Шишино	67
Топки	98
Плотниково	139
Раскатиha	168
Кольчугино	185
Кольчугинская ветвь	
Кольчугино – Кольчугинский рудник	3
Кемеровская ветвь	
Топки – Кемерово	36

Условия ведения строительных работ на Кольчугинской железной дороге сопровождались теми же трудностями, что и на других частных железных дорогах Сибири. Особую сложность представляла комплектация кадров рабочих-строителей в условиях Первой мировой войны. Основные виды строительных работ на трассе дороги должны были производиться летом, и строительное управление формировало рабочие бригады за счёт широкого привлечения принудительного труда военнопленных и ссыльнокаторжных¹, несмотря на то, что производительность труда военнопленных на строительстве частных железных дорог Сибири была в три раза меньше производительности труда отечественных вольнонаемных рабочих².

Большая часть рабочих не имела строительных специальностей. По подсчётам П. С. Коновалова, удельный вес неквалифицированных рабочих на сооружении Кольчугинской железной дороги в феврале 1917 г. достигал 76,43 % (1 628 человек),

¹ Большаков В. Н. Источники пополнения... С. 157; Коновалов П. С. Динамика численности... С. 131.

² Финансовое обозрение. 1915. 15 сент.

в мае – 86,49 % (2 292 человек), в июне – 91,7 % (2 559 человек).¹ Всего на строительстве Кольчугинской железной дороги в 1916 г. трудились 2 500 человек, в 1917 г. – 2 790 человек².

Главным инженером строительного управления дороги до декабря 1915 г. работал инженер-путеец Е. И. Владовский, затем В. Ф. Мартин, Государственным контролёром был назначен инженер А. А. Садников³. Эти специалисты имели опыт железнодорожного строительства в горных и таёжных условиях, в местностях повышенной сейсмичности. Их высокая квалификация не вызывала сомнений, но в условиях военных действий на фронтах Первой мировой войны они шли на уступки правлению общества Кольчугинской железной дороги и соглашались на отступления от технических параметров ведения строительства. Правительственный контроль Министерства путей сообщения ограничивался только регистрацией нарушений со стороны инженерной службы постройки.

Основным аргументом правлений акционерного общества «Кольчугинской железной дороги» и «Копикуза» в ускорении темпов строительства являлась стратегическая необходимость разработки угольных месторождений Кузбасса, добычи угля и производства кокса для нужд оборонной промышленности страны. По этой причине укладка пути велась в спешном порядке, зачастую без балласта, прямо на насыпи⁵. Через восемь ме-

Рис. 21. Жетон в честь окончания строительства Кольчугинской железной дороги, 1915 г.⁴

¹ Коновалов П. С. Рынок рабочей силы... С. 124.

² Коновалов П. С. Динамика численности... С. 119.

³ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 1453. Л. 9.

⁴ ЦМЖТ КП 13742. Фото. Жетон в честь окончания строительства Кольчугинской железной дороги, 1915 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=15751850> (дата обращения: 07.07.2021).

⁵ Финансовое обозрение. 1915. 1 февр.

сяцев с начала ведения строительных работ на Кольчугинской железной дороге открыли временное движение – в ноябре 1914 г.¹ Вначале было организовано исключительно товарное движение по транспортировке кузнецкого каменного угля на Транссибирскую магистраль.

К июню 1916 г. Кольчугинская железная дорога была готова к правительственному освидетельствованию для сдачи в регулярную эксплуатацию. В состав комиссии входили старший инспектор Л. М. Лангада, председатель управления Сибирской железной дороги В. А. Языков, член Государственного контроля А. И. Кочегуров, правительственный инспектор от Государственного контроля по постройке Кольчугинской дороги А. А. Садников. В освидетельствовании участвовали директор правления общества П. И. Кузнецов, инженеры Е. И. Владовский и В. Ф. Мартин². Уставом общества Кольчугинской железной дороги срок сдачи линий в эксплуатацию был определён ко 2 января 1917 г. Дорога была построена на 6 месяцев раньше намеченного срока и принята комиссией в июле 1916 г.³ Правление общества получило прибыль за досрочную сдачу дороги.

Но в начале эксплуатации на принятой линии имелись огромные недоделки, а часть работ вообще не было выполнена. Не полностью было сооружено земляное полотно, искусственные сооружения, верхнее строение пути, не везде оборудован телеграф, не готовы сторожевые дома, переезды, железнодорожные казармы, на некоторых местах отсутствовало верхнее металлическое строение. На крупных станциях дороги (Юрга Кольчугинская, Арлюк, Кемерово) отсутствовало постоянное водоснабжение, не была оборудована временная насосная станция на станции Топки, отсутствовали стрелки на перегонах главного пути, сигналы о входе и выпуске поездов на станциях, не был отстроен улавливающий тупик на станции Юрга Кольчугинская. Недоделки по основной линии Кольчугинской железной дороги оценивались в 1 626 812 руб., в том числе: по линии Юрга – Кольчугино – 1 113 853 руб., по линии Кемерово – Топки – 494 480 руб., по линии Кольчугино – рудник – 18 479 руб.⁴

¹ Жизнь Алтая. 1914. 4 нояб.

² РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1035. Л. 3.

³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1261. Л. 12.

⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 20. Д. 8. Л. 1–21.

В отличие от Ачинско-Минусинской железной дороги Кольчугинская линия была лучше укомплектована подвижным составом, верхним строением пути. К началу эксплуатации дорога получила 23 паровоза, 1 служебный, 4 почтово-багажных, 1 арестантский, 11 классных вагонов, 497 товарных вагонов, предназначенных в основном для перевозки угля, 1 снегоочиститель¹. Заслуга обеспечения Кольчугинской дороги подвижным составом, рельсовым покрытием принадлежала правлению «Копикуза», которое было, безусловно, заинтересовано в нормальном функционировании дороги и создании в Кузбассе мощного промышленно-транспортного комплекса – масштабного индустриального анклава.

Правление «Копикуза» и общества Кольчугинской железной дороги стремились не к созданию сети путей сообщения в регионе и организации их эксплуатации, как положено по уставу в течение 81 года, а к строительству промышленных, угольных артерий. Эти задачи были в основном решены. Начиная с января 1917 г. правление общества Кольчугинской дороги, поддерживаемое «Копикузом», ходатайствовало о передаче дороги со всеми недоделками на баланс государства.

Правление общества Кулундинской железной дороги, в состав которого входили видные представители петербургской буржуазии: М. М. Фёдоров, В. Д. Чаманский, Г. Х. Майдель, В. А. Нагродский, С. И. Рабинович, В. Н. Вольтман, С. Е. Емельянов, А. Я. Тейтель², получило результаты окончательных изысканий трассы Татарская – Славгород в сентябре 1913 г.³ Изыскания показали, что железная дорога будет проходить по совершенно равнинной местности Барабинской и Кулундинской степей, и её сооружение не представляло технической сложности кроме организации водоснабжения линии в безводных степных районах⁴.

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 1035. Л. 42, 44, 45.

² РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 85. Л. 75.

³ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 40.

⁴ Там же. Л. 168, 180.

Рис. 22. Строительство Кулундинской железной дороги¹

Для организации строительства была намечена четкая программа ведения работ по двум участкам (Татарская – Купино и Купино – Славгород)². В 1914 г. предполагалось выполнение всех земляных работ и устройство верхнего строения пути на участке Татарская – Купино. Затем, в 1915 г., планировалось производство земляных работ и пропуск укладки до Славгорода. Одновременно велась подготовка и эксплуатация всей линии (см. табл. 17). В начале 1916 г. намечалось открытие эксплуатации всей дороги и устранение недоделок.

Главным инженером строительного управления был назначен инженер путей сообщения Г. К. Савримович, правительственным инспектором Государственного контроля – инженер А. С. Мирошников³.

Кулундинская железная дорога связывала населённые пункты, которые, соответственно, получали наименование станций⁴.

¹ ОМК-1332/55. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-я партия. Лето 1913 г. Дневка. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136234> (дата обращения: 07.07.2021).

² РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 324.

³ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2080. Л. 85; Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 114.

⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 1454. Л. 15.

Таблица 17

Распределение станций Кулундинской железной дороги

Станции	Кол-во вёрст
Татарская I Омской железной дороги	—
Татарская II Кулундинской железной дороги	2
Чистоозерная	66
Купино	123
Баган	158
Карасук	206
Бурла	252
Славгород	296

Коренное депо проектировалось на станции Татарская, а обратное – на станции Купино¹. Строительство дороги началось весной 1914 г. Технических затруднений для выполнения намеченной программы на 1914 г. не предвиделось. Продольный профиль представлял собой почти на всем протяжении линии технически несложные работы нулевого уровня. Но дороге не требовалось сооружение больших мостов. Железнодорожные мосты проектировались через небольшие реки Карасук и Бурлу².

Рис. 23. Строительство Кулундинской железной дороги у р. Бурлы³

¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 1454. Л. 278.

² РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 325.

³ ОМК-1332/46. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-я партия. Лето 1913 г. У реки Бурлы. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136228> (дата обращения: 07.07.2021).

Сооружение Кулундинской железной дороги, как и остальных частных железных дорог Сибири, пришлось на время Первой мировой войны, наложившей отпечаток на весь ход ведения строительных работ и начальный период эксплуатации.

Общество Кулундинской дороги брало на себя обязательство закончить строительство линии за 2,5 года, обеспечить её всеми принадлежностями эксплуатации и организовать товарное и пассажирское движение. Но в связи с начавшейся войной резко сократились поставки для оборудования дороги¹.

В ходе строительства, ради сокращения использования средств акционерного общества Кулундинской железной дороги, станционные сооружения возводились без планов, мосты без строгих расчётов отверстий и ниже проектного уровня². Фундаменты паровозных зданий и вагонных сараев, вместо каменных и бетонных, строились кирпичными на цементном растворе³. Рельсы на дорогу поступали второсортные и укороченные, бывшие в употреблении на Омской и Томской казённых железных дорогах⁴. Основным средством достижения «экономии» капитальных вложений стали максимально пониженные условия, нормы и требования к проектированию линий. Их план и профиль в целях уменьшения объёмов земляных работ и искусственных сооружений максимально адаптировался к рельефу местности. Радиусы и подъёмы планировались по минимуму строительных затрат⁵.

На строительстве Кулундинской дороги в 1916 г. трудились 2 020 рабочих-строителей⁶, в числе которых были 722 «реквизированных инородца», то есть мобилизованных из представителей коренных народностей Сибири и Средней Азии⁷, а также 1 207 человек рабочих-иностранцев из дальневосточных стран⁸.

¹ РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 472. Л. 300.

² Там же. Л. 320.

³ РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 431. Л. 6.

⁴ РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 87. Л. 123, 124.

⁵ Ламин В. А. Родимые пятна отечественного транспорта // Сибирь в XVI–XX веках: экономика, общественно-политическая жизнь и культура. Новосибирск, 1997. С. 194–197.

⁶ Коновалов П. С. Динамика численности... С. 119.

⁷ Коновалов П. С. Рынок рабочей силы... С. 121.

⁸ Большаков В. Н. Источники пополнения... С. 170.

В военные годы, когда возникла острая нехватка рабочей силы, приток законтрактованных рабочих-китайцев в Россию резко возрос. Например, в 1916 г., ввиду необходимости скорейшего завершения Мурманской (Петроград – Мурманск) железной дороги длиной 1,5 тыс. км, туда по контракту прибыли 10 тыс. китайцев¹. Исторический опыт практики использования труда китайских рабочих, во время возведения Транссиба, активное привлечение их в золотодобывающую промышленность Приамурья, трудолюбие китайцев и согласие работать за мизерную оплату труда, географическая приближённость района строительства Кулундинской железной дороги и Китая, обусловили частичное решение проблемы дефицита кадров рабочих-строителей на линии путём привлечения китайцев в качестве землекопов, балластеровщиков, помощников укладчиков пути.

Адаптация китайских рабочих к климатическим и социальным особенностям сибирской действительности проходила тяжело. Оценки отношения китайцев к возложенным на них трудовым обязанностям противоречивы. «Работы китайцами производятся вяло, тихо и медленно... Они работают только тогда, когда им кажется выгодным, в противном случае они все могут разбежаться... Русские рабочие более способны увлечься своим делом и этой своей способностью дают незаменимые результаты; если необходим дружный натиск, они делают героические усилия и спасают положение... Китайцы не способны увлечься чужим интересом». Другая точка зрения представляет иную оценку: «Китайцы трезвы, смышлѣны, работают семь дней в неделю... Расходы перевозки, плюс накладные расходы компенсируются низкой заработной платой. Останутся работать покуда окажется необходимость»². На долю русских рабочих на Кулундинской железной дороге в 1916 г. приходилось менее сотни человек, в основном женщин³.

По решению правления акционерного общества и строительного управления Кулундинскую дорогу сдавали в эксплуатацию

¹Самойлов Н. А. Россия и Китай в XVII – начале XX века: тенденции, формы и стадии культурного взаимодействия. СПб., 2014. С. 115–116.

²Дацышен В. Г. Китайцы в Сибири в XVII–XX в.: проблемы миграции и адаптации. Красноярск, 2008. С. 92, 106.

³РГИА. Ф. 1427. Оп. 1. Д. 310. Л. 26.

по частям. В августе 1915 г. правительственная комиссия приняла первый участок – Татарская – Купино¹. Временное движение на этом участке неоднократно прерывалось из-за недоделок, мешавших эксплуатации, и сильных снежных заносов зимой 1916 г.² Участок Купино – Славгород спешно готовили к сдаче в эксплуатацию к августу 1916 г., чтобы уложиться в сроки, определенные Уставом общества. В результате этих действий первый поезд пришел в Славгород 12 августа 1916 г.³ Регулярное пассажирское движение по всей линии Татарская – Славгород началось с 10 января 1917 г.⁴ Город Славгород вырос в Кулундинской степи из участка Секачи, впоследствии посёлка Славгородского. Активное увеличение населения в нём начиная с 1909 г. объяснялось близостью колёсного тракта, наличием земельного фонда для развития переселенческого движения. В 1914 г. Славгород получает статус города⁵ и в 1916 г. становится железнодорожной станцией. Эти обстоятельства, безусловно, способствовали становлению и укреплению позиций Славгорода как административного, торгового и транспортного центра в Кулундинской степи.

Таким образом, к 1917 г. были построены и сданы в эксплуатацию Алтайская, Кольчугинская (кроме новостроек) и Кулундинская железные дороги. На Ачинско-Минусинской линии был сдан в эксплуатацию только участок Ачинск – Ададым.

Постройка частных железных дорог Сибири осуществлялась подрядным способом. При заключении договора о выполнении подряда одна сторона обязывалась выполнить определённые работы, а вторая – оплатить вознаграждение за выполненные задания. Сдача с подряда крупных объёмов работ и поставок проводилась правлениями акционерных обществ, находившихся в Петербурге (Петрограде), а более мелкие договоры заключались по поручению правления главными инженерами

¹ Алтайское дело. 1916. 25 нояб.

² Жизнь Алтая. 1916. 11 янв.

³ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2080. Л. 159.

⁴ Жизнь Алтая. 1917. 19 янв.; Разгон В. Н., Пожарская К. А. Заселение и хозяйственное освоение территории Кулундинского района в начале XX века. Кулундинский район. Страницы истории и современности. Барнаул, 2007. Т. 1. С. 66.

⁵ Пожарская К. А., Брюханова Е. А. Информационные ресурсы по истории города Славгород начала XX века // Актуальные вопросы истории Сибири. Двенадцатые научные чтения памяти проф. А. П. Бородавкина: сборник научных статей / под ред. В. А. Скубневского, Д. С. Боброва. Барнаул, 2020. С. 215–216.

строительных управлений. Подрядный способ выполнения работ был выгоден железнодорожным предпринимателям по экономическим соображениям¹. Крупные подряды могли получить лица, имевшие солидный капитал, в первую очередь для уплаты залогов, во вторую очередь для обеспечения исправности подряда. Залоги, которые вносили предприниматели, делились на две категории: коренные и дополнительные. Коренной залог уплачивался пропорционально величине подряда в размере 10 %. Первая половина залога вносилась на банковский счёт правлений частных железных дорог для заключения договоров, а вторая половина вычиталась при выплате первых платежей. В качестве залога могли служить не только наличные деньги, но и нотариально заверенные свидетельства на недвижимое имущество, процентные бумаги и тому подобные доказательства платёжеспособности соискателей подрядов. Возвращались залоговые деньги, если подрядчики оказывались несостоятельными².

В непосредственные отношения с рабочими правления акционерных обществ не вступали. Подрядчики самостоятельно производили набор людей на участки, устанавливая количество разнорабочих и строителей-специалистов для выполнения подряда. По договору подрядчики обязывались: «обеспечить нанятых рабочих свежей и здоровой пищей, удобными, теплыми и просторными жилищами, первичной медицинской помощью», вовремя выдавать расчёт рабочим и служащим, нести полную ответственность за жизнь и здоровье людей. При этом норму выработки и поденную плату подрядчики устанавливали по своему усмотрению³. Такие условия найма открывали подрядчикам возможность творить на местах беззаконие и произвол.

В качестве подрядчиков в таком капиталоемком деле, как железнодорожное строительство, могли выступать только лица, обладавшие значительным состоянием. Мы не располагаем точными данными о размерах капиталов подрядчиков на частных железных дорогах Сибири, соотношении российского и сибирского капиталов, численности подрядчиков. Некоторые ма-

¹ Макаревич В. И. Подрядчики на строительстве Алтайской железной дороги // Материалы научной конференции профессорско-преподавательского состава. Усть-Каменогорск, 1974. С. 68.

² РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 67. Л. 127, 131, 137; Ф. 364. Оп. 8. Д. 44. Л. 4; ГАКК. Ф. 799. Оп. 1. Д. 14. Л. 2, 7, 15, 24, 36.

³ Макаревич В. И. Подрядчики на строительстве Алтайской железной дороги... С. 72.

териалы по этим вопросам отложились в хранилищах архивов по истории Алтайской и Ачинско-Минусинской железных дорог. Данные о подрядчиках и субподрядчиках на строительстве Кольчугинской и Кулундинской дорог нами не обнаружены¹.

По роду занятий крупные подрядчики были путейскими инженерами, техниками, чиновниками, купцами, банковскими предпринимателями средней руки; по сословию – дворянами, мещанами, по гражданской принадлежности – в основном подданными Российской империи, кроме Гвиди, Бер и Толетти, которые, будучи итальянскими гражданами, сколачивали состояние на сибирских просторах.

На Алтайской железной дороге крупным подрядчиком строительных работ был торговый дом «Д. Я. Алейников и Н. Д. Аверин», который имел опыт строительства железных дорог в Европейской России – Мурманской, Северной, Волхов-Рыбинской, Финляндской и других (см. табл. 18) (приложение 21). Указанный торговый дом заключил договоры с Обществом Алтайской железной дороги 20 мая 1913 г. на 1,8 млн руб., 22 сентября 1914 г. – на 984 тыс. руб. на строительство участка от станции Алтайская до Барнаула. Также был заключён договор на строительство главных железнодорожных мастерских со службами и магазином в Барнауле на 556,3 тыс. руб. Одновременно этот торговый дом построил в Барнауле машиностроительный завод, который не только обслуживал нужды строительства, но и работал на оборону. Главные мастерские Алтайской железной дороги стали в рассматриваемый период самым значительным промышленным предприятием в Барнауле. Они предназначались для восстановления подвижного состава, изготовления запасных частей. Проектная мощность мастерских была рассчитана на ремонт 25 паровозов, 125 вагонов, осмотр 475 вагонов в год².

¹ Таблица составлена по материалам: РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 5. Л. 82, 92, 96, 107, 132, 143, 155, 208, 219, 231, 284, 295, 307; Ф. 350. Оп. 2. Д. 156. Л. 1; МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 11. Л. 6–8, 22, 23, 179, 202; Ф. 16. Оп. 1. Д. 13. Л. 16; Ф. 16. Оп. 1. Д. 14. Л. 11; Ф. 16. Оп. 1. Д. 15. Л. 6, 12; Ф. 16. Оп. 1. Д. 16. Л. 11, 53, 56; Ф. 16. Оп. 1. Д. 17. Л. 13, 32; Ф. 16. Оп. 1. Д. 19. Л. 11, 44; Ф. 16. Оп. 1. Д. 29. Л. 1, 185; Ф. 16. Оп. 1. Д. 35. Л. 4, 25; Ф. 16. Оп. 1. Д. 55. Л. 194, 200; Макаревич В. И. Подрядчики на строительстве Алтайской железной дороги... С. 74.

² Скубневский В. А. Влияние Алтайской железной дороги на экономическое развитие Барнаула... С. 68–69.

Таблица 18

**Подрядчики на строительстве Алтайской
и Ачинско-Минусинской железных дорог, в руб.**

Подрядчики	Сумма подряда	Железные дороги
Алейников и Аверин	4 млн	Алт. ж. д.
Арцибашев и Лапицкий	2,4 млн	—
Масюков	2 млн	—
Линда	1,2 млн	—
Зенькевич	1 млн	—
Кнорре	1,7 млн	—
Квиль и Фиалков	324,6 тыс.	—
Лейтнескер	52,9 тыс.	—
Любинский	20,6 тыс.	—
Гвиди и Бер	1,6 млн	Ачинско-Мин. ж. д.
Рудбах	1,3 млн	—
Толетти	581,9 тыс.	—
Силин	379,8 тыс.	—
Азарнов	220 тыс.	—
Макухин	75,7 тыс.	—
Иванов и Андреев	73,6 тыс.	—
Лютер	40 тыс.	—
Итого	17 млн 869,1 тыс.	

Крупные подрядчики сдавали выполнение определённых видов строительства мелким подрядчикам, субподрядчикам, которые помимо выполнения дорожных работ могли служить поставщиками камня, леса, песка, извести и других строительных материалов для прокладки железнодорожных путей, а также продовольствия и некоторых видов специальной одежды для строителей и эксплуатационников. При заключении договора между подрядчиком и субподрядчиком последний давал подписку, в которой указывался перечень работ, подлежащих исполнению. Подрядчик был обязан самостоятельно производить подготовительные и основные работы, используя своих рабочих, инструменты и тяговую силу. Оплата же производилась по мере исполнения, то есть выполнения договорных обязательств. Подрядчики за передачу части работ со своего подряда вносили с субподрядчиков высокое комиссионное

вознаграждение: от 10 до 15 % от стоимости переданного подряда¹.

К числу субподрядчиков, занятых на строительстве частных железных дорог Сибири, относились зажиточные переселенцы из Калужской, Киевской, Полтавской, Вятской, Тверской губерний, а также мелкие предприниматели из Владивостока, Тобольска, ранее занимавшиеся субподрядческой деятельностью на строительстве Транссибирской магистрали².

Из сибирских субподрядчиков на строительстве Алтайской железной дороги выделялись нерчинский купец Перегудов, который привозил камень из арендуемого обществом Чарышского карьера для строительства железнодорожного моста через Обь³, красноярская мещанка Черняева, поставлявшая лес для нужд строительства; усть-каменогорские мещане Подойников и Касьянов, также доставлявшие строительному управлению лес; крестьянин Томской губернии Шадрин, поставлявший шпалы и дрова; крестьянин Томской губернии Клочков, взявшийся выполнять погрузо-разгрузочные работы⁴.

На строительстве Ачинско-Минусинской дороги большинство субподрядчиков – крестьяне-переселенцы: Зеньков – переселенец из Калужской губернии, подрядившийся на производство земляных работ по устройству насыпи по цене 7 руб. 50 коп. за куб. саж.; Кузин – также переселенец из Калужской губернии, который был занят на земляных работах по вывозке грунта из выемки в насыпь; казак Полтавской губернии Калиниченко, строивший деревянные казармы на каменных фундаментах по цене 10 800 руб. за каждую; переселенец из Вятской губернии Демаков, принявший на себя плотницкие работы по изготовлению деревянных ферм для мостов. Мещанин из Владивостока М. А. Рабинович, подрядившийся построить на станции Копьево своими средствами, из своих материалов, своей рабочей силой жилые дома и пассажирские здания с полной их отделкой, а также возвести каменный мост и тоннель на участке Ужур – Копьево; мещанин Тобольской губернии Саро-

¹ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 20. Л. 16.

² РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 111. Л. 63, 72, 76; МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 55. Л. 194, 200.

³ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 13. Л. 185.

⁴ Макаревич В. И. Подрядчики на строительстве Алтайской железной дороги... С. 78.

сек производил земляные работы и взрывные работы в скальном грунте в районе станции Шира¹.

Из уроженцев района строящейся Ачинско-Минусинской железной дороги были заняты в качестве субподрядчиков крестьянин Ачинского уезда Енисейской губернии Медведев, взявшийся поставлять бутовой камень; торгующий крестьянин села Ужур Ачинского уезда Енисейской губернии Лобовиков, поставивший 500 тыс. штук обожжённого кирпича по 17 рублей за тысячу штук; житель Минусинска Коновалов, подрядившийся на устройство полотна железнодорожного пути; крестьяне Ачинского уезда Енисейской губернии Иванов и Андреев, взявшие субподряд на 10 вёрст земляных работ².

Помимо строительства, сферой приложения капитала сибирских предпринимателей были местные поставки, на которые управления обществ частных железных дорог объявляли конкуренцию. В качестве поставок служил, прежде всего, строительный материал. Управление постройки Ачинско-Минусинской железной дороги в мае 1917 г. объявило конкуренцию на поставку бутового камня – 670 тыс. пуд., кирпича – 410 тыс. штук, извести – 97 тыс. пуд., лесу: елового – 10 %, кедрового – 10 %, соснового – 80 % в количестве 13,8 тыс. погонных саженей³. На поставку такого крупного количества стройматериалов мог претендовать предприниматель, обладавший значительными средствами, поскольку залог в обеспечении подряда был значителен: при заявке на поставку такого количества камня – 500 руб., кирпича – 1 500 руб., извести – 300 руб., леса – 1 500 руб.⁴

Подрядный способ ведения железнодорожного строительства в Сибири в начале XX в., при повышении единичных цен, вел к формированию крупных состояний. Как правило, разница между договорными ценами, указанными в расценочной ведомости, и реализационными была достаточно высока. Правления железнодорожных обществ шли на махинации, потому что

¹ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 10. Л. 86; Ф. 16. Оп. 1. Д. 12. Л. 15, 45; Ф. 16. Оп. 1. Д. 20. Л. 12, 15, 16, 38; Ф. 16. Оп. 1. Д. 32. Л. 22, 25; Ф. 16. Оп. 1. Д. 43. Л. 4.

² Там же. Ф. 16. Оп. 1. Д. 2. Л. 8, 9, 27; Ф. 16. Оп. 1. Д. 5. Л. 278; Ф. 16. Оп. 1. Д. 6. Л. 24; Ф. 16. Оп. 1. Д. 31. Л. 1, 6, 8, 10.

³ Ачинские известия. 1917. 5 мая.

⁴ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 21. Л. 17–22.

подрядчики организовывали сокращение времени проведения строительных работ, устройство полотна облегченного типа, иногда возводили дешёвые деревянные мосты вместо каменных, станции располагались не всегда удобно, что ограничивало пропускную способность дорог, обустройство коренных и оборотных железнодорожных депо не отвечало техническим параметрам. Главным было ускорение срока сдачи строившихся дорог для получения максимально высокой прибыли, а доходы от сокращения срока строительных работ с лихвой покрывали превышение цен против расценочной ведомости.

Столичные правления акционерных обществ и строительные управления на мостах охраняли интересы подрядчиков, в первую очередь крупных. С этой целью производились доплаты за работу в зимний период. Только на строительстве Алтайской железной дороги такие доплаты составили 30 тыс. руб.¹ Если подрядчики не укладывались в сроки, указанные в договоре, то им выдавались понудительные наряды с отсрочкой выполнения работ. На строительстве Ачинско-Минусинской железной дороги подрядчики получали по 3-4 понудительных наряда², устанавливались частные договорные сроки исполнения работ и только в самых крайних случаях подрядчики признавались несостоятельными. Чаще всего несостоятельность подрядчиков объяснялась недостатком рабочей силы, в связи с мобилизацией на фронт, а также повышением оптовых и розничных цен на строительные материалы.

Основным условием ведения строительных работ и подготовки к эксплуатации частных железных дорог Сибири были своевременные поставки строительных материалов, принадлежностей путевого устройства, подвижного состава, оборудования телеграфа.

Поставки для Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог выполнялись в основном крупными промышленными предприятиями, входившими в состав синдицированных объединений: «Продамет» (Брянский металлургический завод, «Феникс», Московский металлический завод), «Продвагон» (Петербургский вагонный завод, Брянский

¹ РГИА. Ф. 576. Оп. 23. Д. 30. Л. 93.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 22. Л. 37, 42, 56.

рельсопрокатный завод, Русско-Балтийский завод, Московский вагоностроительный завод), Паровозостроительный синдикат (Брянский, Коломенский, Путиловский, Сормовский и Харьковский механические и машиностроительные заводы), Стрелочный синдикат (Донецкое металлургическое общество штампования, Брянский завод), Моторостроительный синдикат, членами которого были Путиловский, Брянский рельсопрокатный, Коломенский машиностроительный завод и фирма «К. Рудзский и К»¹.

Наиболее крупными поставщиками подвижного состава на Алтайскую дорогу являлись Коломенский (2,87 млн руб.), Петербургский (1,3 млн руб.), Южно-Уральский (805,9 тыс. руб.), Сормовский (256,9 тыс. руб.) заводы. Их доля составляла 64,6 % стоимости всего подвижного состава².

Металлические конструкции для железобетонных мостов через реки Обь, Иню, Бердь, Буланиху сооружали Сормовский и Камско-Воткинский предприятия. Оборудование для обустройства полотна поставляли Богословское горнозаводское общество, Московский металлический завод, Товарищество «Наследники князя Сан-Донато». К числу исполнителей заказов Общества Алтайской железной дороги относились также Брянский рельсопрокатный завод, акционерное общество строительных и механических заводов «Феникс», Товарищество «Блок», завод «Братья Бромлей» и другие³.

Поставщиками для Ачинско-Минусинской железной дороги являлись: по изготовлению рельс, скреплений, стрелок – Нижне-Тагильский и Нижне-Салдинский заводы Главного управления имением наследников Демидова, Юрьевский и Царицынский предприятия Донецко-Юрьевского металлургического общества, Нижне-Днепропетровское и Донецко-металлургическое общества штампования, Саратовское общество Русской железной промышленности, Краматорское металлургическое общество, завод в Дружкове Торецкого сталелитейного и механического анонимного общества; цемента – товарищество «Камышет» в Иркутской губернии, завод Мамонтова на станции За-

¹ Волобуев В. П., Гефтер М. Я. Монополии в металлообрабатывающей промышленности царизма в начале XX в. // Материалы по истории СССР. М., 1952. Т. II. С. 274.

² Макаревич В. И. История Алтайской железной дороги... С. 132.

³ Там же. С. 133–134.

играево Забайкальской железной дороги, товарищество извести и портланд-цемента на станции Яшкино Томской железной дороги; подвижного состава – общество Мальцевских заводов, вагоностроительный завод «Двигатель», Петроградский вагоностроительный, Коломенский машиностроительный, Брянский рельсопрокатный и механический и Путиловский заводы. Наиболее крупными поставщиками были Краматорский, Путиловский, Петроградский вагоностроительный и Коломенский заводы. Их доля в поставке составляла 56,4 %¹. На Коломенском машиностроительном заводе инженерами Н. Н. Байдаком и Н. П. Каськовым были спроектированы и детально разработаны паровозы серии Ы. Опытное исследование этих машин было проведено на Николаевской железной дороге в 1913 г. Испытания показали, что эта серия паровозов использовала рекордно низкий объём пара, что соответствовало требованиям эксплуатации. В 1913–1917 гг. паровозы разных модификаций серии Ы были изготовлены для частных железных дорог Сибири: для Алтайской железной дороги в количестве 64 единиц (1913 г. – 20, 1914 г. – 16, 1915 г. – 28), для Кольчугинской линии в 1915 г. было поставлено 18 паровозов, для Кулундинской – 21².

Для Кольчугинской и Кулундинской железных дорог вопросами поставок для ведения строительства и организации движения занималось Богословское горнозаводское общество, Коломенский машиностроительный завод, Южно-Уральское металлургическое общество, Донецко-Юрьевское металлургическое общество, фирма «К. Рудзский и К». Нами не обнаружены подробные данные об объёмах поставок, но наиболее крупные заказы были сосредоточены в руках вышеперечисленных предприятий³.

Распределение заявок промышленным предприятиям, которые были связаны с железнодорожно-банковскими синдикатами, возникшими в предвоенный период, обеспечило быстрое

¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1195. Л. 338; Ф. 274. Оп. 9. Д. 17. Л. 1–10, 15–22; РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 36. Л. 62; ГАИО. Ф. 362. Оп. 1. Д. 32. Л. 20, 47, 56.

² Завьялов А. А. Появление и развитие первых локомотивов на Алтае // Экономическая история Сибири XX – начала XXI века: сборник статей по материалам IV Всероссийской научной конференции, Барнаул, 26–27 июня 2015: в 2 т. / под ред. Е. В. Демчик. Барнаул, 2015. Т. 1. С. 202–203.

³ РГИА. Ф. 54. Оп. 1. Д. 118. Л. 1; Ф. 274. Оп. 2. Д. 994. Л. 12, 20; Ф. 274. Оп. 9. Д. 26. Л. 2; РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 87. Л. 123–124.

выполнение заказов, способствовало до начала Первой мировой войны успешному ходу строительства дорог. Все частные железные дороги Сибири, кроме Ачинско-Минусинской, были удовлетворительно укомплектованы принадлежностями пути, хотя их качество не всегда отвечало существовавшим стандартам и требованиям.

Под контролем Русско-Азиатского банка, занимавшего руководящую позицию в «Ачминдоре», находились Путиловский, Петербургский, Русско-Балтийский и Брянский рельсопрокатный заводы. Учетно-ссудный банк – один из основных учредителей общества Алтайской дороги – финансировал Общество Коломенского и Сормовского заводов. Русский торгово-промышленный банк участвовал в делах Алтайской и Ачинско-Минусинской дорог, был тесно связан с двадцатью пятью обществами, пятнадцать из которых являлись промышленными и шесть – транспортными¹.

В договорах, которые заключались между правлениями акционерных обществ частных железных дорог Сибири и правлениями промышленных предприятий, указывались сроки, цены, общая сумма поставок и порядок производства платежей. В случае нарушения договора одной из сторон устанавливались штрафные санкции. Если промышленное предприятие не выполняло условий поставок товарных вагонов и платформ, то устанавливался штраф в размере 1/60 % в сутки с полной стоимости вагона или платформы, если же просрочка в поставке превышала двухмесячный срок, то правление акционерных обществ дорог пользовалось правом приобретения недостающего количества вагонов и платформ по ценам, которые представлялись для общества наиболее выгодными. Правления дорог, в свою очередь, за задержку в расчётах с поставщиками выплачивали 6 % годовых от суммы долга².

Уровень развития российского металлургического производства и транспортного машиностроения обеспечивал возможность размещения заказов транспортных предприятий внутри государства. Это предусматривалось уставами желез-

¹ Гиндин И. Ф. Русские коммерческие банки... С. 332, 360; Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала... С. 180.

² РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 13. Л. 78.

нодорожных обществ и требовалось по условиям заключения договоров с поставщиками. Исключение составила поставка станков американской фирмы для главных железнодорожных мастерских города Барнаула Алтайской железной дороги на сумму 135,2 тыс. руб. Общая стоимость заграничного заказа составила 440 тыс. руб., то есть 2,4 % к общей сумме поставок для акционерного общества Алтайской железной дороги¹.

Таким же исключением была попытка председателя правления «Ачминдора» А. А. Бубликова разместить заказ на рельсы в Китае и Японии, поскольку в условиях военного времени часть договорных обязательств была нарушена, сроки поставок не соблюдались или вообще не исполнялись.

Несмотря на все сложности организации и ведения строительных работ, прокладка железнодорожных линий велась быстрыми темпами. Правления акционерных обществ частных железных дорог Сибири были в первую очередь, заинтересованы в досрочной сдаче объектов построек в эксплуатацию для получения солидных вознаграждений, предусмотренных уставами. Технический уровень построенных линий был невысоким при дороговизне их сооружения. Основным средством достижения экономии капитальных вложений стали максимально пониженные условия, нормы и требования к проектированию и возведению линий. Их план и профиль в целях уменьшения объёмов земляных работ и искусственных сооружений максимально адаптировался к рельефу местности. Радиусы и подъёмы планировались по минимуму строительных затрат².

Быстрые темпы строительства частных железных дорог Сибири основывались на жестокой эксплуатации труда рабочих-строителей, прибывших на постройку из районов, прилегающих к трассам, а также из Владимирской, Рязанской, Смоленской, Вятской, Симбирской, Пермской, Казанской, Тобольской губерний. При подрядной организации труда наём рабочих проводили вербовщики от имени подрядчиков. При заключении трудовых договоров принимались контрактные обязательства, в которых обуславливались места применения рабочей силы, характер, объём работ и расценки. Чаще всего

¹ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 17. Л. 81, 86.

² Ламин В. А. Родимые пятна отечественного транспорта... С. 194–197.

заключение договоров производилось в устной форме. Закон-трактованным рабочим предоставлялось право на льготный железнодорожный проезд, выдавался небольшой задаток, в среднем по 15 руб. Из губерний Европейской России на частные дороги Сибири вербовались в основном квалифицированные рабочие: плотники, каменщики, маляры, слесари, столяры, кузнецы, молотобойцы. Доставка каждого рабочего на линию Ачинско-Минусинской дороги обходилась в среднем 18 руб. Законтрактованные рабочие объединялись в промысловые артели, характерной чертой которых являлась круговая порука, основанная на принципах кровного родства и земляческого комплектования¹.

Контрагенты, нанимая рабочих, рассчитывали, что каждый строитель, привезённый на дорогу, будет работать не менее полугода. Начавшаяся война вызвала мобилизацию рабочих-строителей на фронт, что привело к разрушению артелей на Ачинско-Минусинской и Кулундинской дорогах². Строительные управления стремились не снижать темпов возведения полотна, укладки пути, подготовки линий к эксплуатации. Это обстоятельство заставило использовать труд военнопленных, которые были организованы на постройках в специальные артели. Среди военнопленных-австрийцев на Ачинско-Минусинской дороге был большой процент портных, сапожников, цирюльников, токарей, дубильщиков, привыкших к более лёгкому труду³. Труд военнопленных на этой дороге оплачивался так же, как и труд отечественных рабочих, – от 1 руб. 80 коп. до 3 руб. день⁴.

На постройках дорог эксплуатировался также труд женщин и подростков. Широкого распространения это явление не получило, так как существовали ограничения использования женского и детского труда на транспорте, но в годы войны наблюдалась тенденция роста числа женщин и подростков на железных дорогах. На Алтайской линии численность женщин

¹ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 47. Л. 224; Макаревич В. И. Рабочая сила на Алтайской железной дороге (1913–1917 гг.) // Материалы научной конференции профессорско-преподавательского состава. Усть-Каменогорск, 1974. С. 126.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 47. Л. 225.

³ Там же.

⁴ Там же. Л. 248.

в июле 1916 г. составляла 163 человека, а в октябре 1916 г. – 184 человека, то есть 4,7 % и 5,7 % к общему количеству рабочих и служащих¹. На Ачинско-Минусинской трассе в 1916 г. труд женщин и подростков использовался на балластировке пути участка Ачинск – Ададым².

Наряду с кадрами рабочих-строителей на частных железных дорогах Сибири трудились транспортные рабочие, которые были распределены по четырём основным службам: 1) служба тяги и подвижного состава (сюда входили также главные мастерские и депо); 2) служба ремонта пути и сообщений; 3) служба движения и телеграфа; 4) управление дорогой, коммерческий отдел, мастерская служба и врачебная часть. Каждая служба имела своих постоянных, временных и подённых рабочих и служащих. Деление рабочих и служащих на штатных, временных и подённых было связано с различными обстоятельствами, в том числе технико-экономическими особенностями железнодорожного транспорта (например, создание временных бригад по расчистке и исправлению пути). С целью подготовки кадров квалифицированных транспортных рабочих для нужд Алтайской, Кольчугинской и Кулундинской дорог в Барнауле планировалось открытие железнодорожно-технического училища на средства акционеров общества Алтайской дороги³.

В годы ведения строительных работ и начального периода эксплуатации частных железных дорог Сибири уровень жизни рабочих-строителей и эксплуатационников был низким. Важнейшими компонентами уровня жизни рабочего класса являются заработная плата («доходы»), потребление рабочих (прежде всего, питание), жилищные условия, медицинское обслуживание, соотношение рабочего и свободного времени⁴.

Для рабочих-строителей частных железных дорог Сибири была установлена сдельная оплата, размер которой определялся подрядчиками произвольно, что создавало благоприятную почву для злоупотребления мастеров, отвечающих за начисление заработков. На Ачинско-Минусинской дороге мастера не

¹ Макаревич В. И. Рабочая сила на Алтайской железной дороге... С. 123.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 33. Л. 101.

³ Жизнь Алтая. 1917. 9 янв.

⁴ Кирьянов Ю. И. Жизненный уровень рабочих России. М., 1979. С. 5.

сообщали расценки за работы на станциях Абакан и Ужур¹. Были случаи, когда подрядчики сбегали с постройки, не сдав работ и не заплатив рабочим².

Поденная плата, которую устанавливали подрядчики, как правило, была в 2–2,5 раза ниже предусмотренной расценочными ведомостями. В присвоении сумм разницы состоял основной источник доходов подрядчиков. Так, согласно газетной информации, на Алтайской железной дороге подрядчики Алейников и Аверин заплатили рабочим вместо 16–20 руб. за недельный труд всего по 3 руб., а за следующую неделю по 2 руб.³

По мере проведения мобилизаций и сокращения рынка рабочей силы увеличились цены на рабочие руки, что видно из таблицы 19⁴.

Таблица 19

Рост средних цен на рабочие руки Ачинско-Минусинской железной дороги

Периоды	Договорные работы	
	I категория	II категория
С нач. работы до I мобил.	2 руб. 20 к.	6 руб.
От II моб. до 1.01.1915 г.	2 руб. 80 к.	6 руб. 50 к.
С 1.01.1915 г. до 1.05.1915 г.	3 руб. 50 к.	7 руб. 50 к.
С 1.05.1915 г. до 1.10.1915 г.	4 руб. 50 к.	9 руб.
С 1.10.1915 г. до 1.05.1916 г.	5 руб.	11 руб.
С 1.01.1916 г. до конца войны	5 руб.	12 руб.

На строительстве Кулундинской железной дороги в связи с условиями военного времени цены на подённый труд чернорабочих выросли с 70 коп. до 2 руб., плотников – с 1 руб. 50 коп. до 3 руб. 50 коп., землекопов – с 50 коп. до 2 руб.⁵

Во время эксплуатации частных железных дорог Сибири транспортным рабочим и служащим управлений были установлены оклады по нормам эксплуатационных расходов, предусмотренных уставами частных железнодорожных обществ. Размеры окладов содержания на частных дорогах были ниже, чем на государственных⁶.

¹ Минусинский листок. 1915. 4 сент.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 13. Л. 119.

³ Жизнь Алтая. 1914. 14 февр.

⁴ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 58. Л. 107.

⁵ РГИА. Ф. 1427. Оп. 1. Д. 310. Л. 26.

⁶ Финансовое обозрение. 1917. 18 марта.

В 1916 г. на Алтайской и Ачинско-Минусинской железных дорогах годовые оклады определялись в следующих пределах¹ (см. табл. 21).

Таблица 20

Величина годовой зарплаты на Алтайской железной дороге (1916 г.)

Должность	Величина годовой зарплаты, в руб.
Управляющий дорогой	17 000
Заместитель управляющего	10 500
Начальник отдела	6 000
Начальник главных мастерских	5 400
Механик цеха	2 400
Машинист паровоза	840–600
Кузнец	672–530
Составитель поездов	600
Сцепщик	440
Стрелочник	288
Ремонтный рабочий	260–210
Проводник	216

Таблица 21

Величина годовой зарплаты на Ачинско-Минусинской железной дороге (1916 г.)

Должность	Величина годовой зарплаты, в руб.
Начальник стройучастка	7 200
Старший инженер	4 500
Младший инженер	2 400
Техник	1 800
Конторщик	900
Счетовод	900
Делопроизводитель	600
Чертёжник	540
Машинист	900
Старший телеграфист	600
Дорожные мастера	600–900
Ремонтные рабочие	240–360
Путевые сторожа	260–300

¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 16. Д. 11. Л. 130–132; ГАКК. Ф. 799. Оп. 1. Д. 11. Л. 5; МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 25. Л. 75; Ф. 16. Оп. 1. Д. 67. Л. 67, 89; Ф. 16. Оп. 1. Д. 68. Л. 36, 37; Ф. 16. Оп. 1. Д. 69. Л. 1.

Разница в размере заработной платы представителей высшей администрации управления частными железными дорогами Сибири и рядовых железнодорожников была очень большой. Высоко оплачивался труд правительственных чиновников Государственного контроля. На Кольчугинской дороге годовое жалование старшего контролёра составляло 4,5 тыс. руб., рядовой контролёр получал 2,5 тыс. руб., его помощник – 1,5 тыс. руб.¹ Правления железнодорожных обществ стремились закрепить на дорогах квалифицированных служащих и рабочих (механиков, машинистов) для обеспечения бесперебойной эксплуатации линий. Помимо хорошего жалования, они получали 10–15 % в виде добавки к зарплате «по условиям военного времени», в то время как низкооплачиваемые рабочие: стрелочники, сторожа и другие, не получали доплат и прибавок².

Жизненный уровень рабочих-железнодорожников резко снизился в связи с падением реальной заработной платы из-за повышения цен на продукты питания и предметы первой необходимости после объявления войны. В районе Красноярска, Абакана, Ужура, Ачинско-Минусинской линии к зиме 1915 г. произошёл резкий подъём цен: мука ржаная подорожала на 63 %, мука крупчатая – на 27 %, крупа гречневая – 80 %, мясо говяжье – 43 %, сало свиное – 40 %, табак – 70 %, спички – 100 %, овёс – 83 %, сено – 100 %³.

В трудных условиях находились рабочие Кулундинской дороги, строившейся в слабоосвоенном переселенческом районе. Рабочие-строители страдали от дороговизны, связанной с нехваткой товаров и спекуляцией товарами первой необходимости. Многие виды продуктов питания и предметов одежды, обуви скупали частные поставщики и продавали их по непомерно высоким ценам⁴. В целях экономии средств подрядчики уклонялись от снабжения рабочих достаточным количеством продовольствия. Рацион рабочих был настолько низок, по свидетельству томского корреспондента газеты «Утро Сибири»,

¹ РГИА. Ф. 576. Оп. 23. Д. 209. Л. 5, 7.

² Жизнь Алтая. 1916. 23 дек.

³ МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 14. Л. 26–37.

⁴ Финансовое обозрение. 1915. 15 авг.

что «...едва хватало, чтобы "прохарчиться"»¹. Особенно тяжелым было положение железнодорожников, имевших в своих семьях иждивенцев. В среднем на одного рабочего приходилось 2,5 едока, на содержание которых продукты питания не выдавались².

Жилищно-бытовые условия рабочих-строителей и эксплуатационников чаще всего были неудовлетворительными. В особо трудных условиях находились рабочие-строители из-за временного, разъездного, характера работы. Жили в землянках, шатрах, сараях, вагончиках. При станциях появились железнодорожные посёлки, на территории которых для машинистов, рабочих депо, составителей поездов, стрелочников и других представителей транспортных рабочих были построены бараки и казармы, именовавшиеся гражданскими сооружениями. На всех дорогах работали путевые обходчики и сторожа, жившие на небольших разъездах по 2–3 семьи в жилищах казарменного типа. На крупных станциях появились посёлки, которые состояли из небольших избушек, где жили рабочие с семьями – железнодорожные «нахаловки». Эти посёлки располагались у мастерских, паровозных депо. Так возникла самая большая рабочая окраина Барнаула того периода³. Санитарно-гигиеническое состояние жилищ рабочих усугублялось недостатком водоснабжения. На Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кулундинской железных дорогах это проявлялось особенно остро. В Барнауле, Рубцовске существовал специальный промысел по доставке воды. До времени пуска водонапорных башен, которые подавали только техническую воду, сотни людей занимались подвозом воды на подводах в бочках. В зависимости от расстояния стоимость воды колебалась от 0,5 до 2 копеек за ведро⁴.

Скученность населения и недостаток питьевой воды способствовали распространению инфекционных заболеваний. Эпидемии сыпного тифа и желудочно-кишечных заболеваний распространялись вдоль линии Алтайской железной дороги в 1913 г. Железнодорожная больница, находившаяся в селе Па-

¹ Утро Сибири. 1915. 17 окт.

² ГАТО. Ф. Р. 217. Оп. 1. Д. 7. Л. 32–33.

³ Фомин А. М. Алтайская магистраль. Барнаул, 1969. С. 13.

⁴ Там же. С. 8.

нюшевском, оказалась не в состоянии госпитализировать всех больных. Больные лежали на полу в больничном здании и даже в помещении бывшей бани¹. В 1915 г. эпидемия сыпного тифа поразила строителей Ачинско-Минусинской дороги². При недостаточной диагностике, дефиците лекарственных препаратов, плохих условиях содержания больных степень летальности была высокой. На Алтайской железной дороге руководителем врачебно-санитарной службы был доктор В. С. Пирусский. В сентябре 1916 г. в Барнауле под его руководством была открыта железнодорожная больница на 10 коек. Фельдшером была назначена Л. В. Хворостанская³.

Рис. 24. Врачебно-санитарная часть станции Барнаул⁴

Одним из важнейших показателей уровня жизни рабочих является соотношение рабочего и нерабочего времени. Рабочий день большинства железнодорожников на частных железных дорогах Сибири продолжался по 12–14 часов в сутки. Паровоз-

¹ Макаревич В. И. История Алтайской железной дороги. . . С. 182.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 42. Л. 26.

³ Летопись железной дороги Алтая. . . С. 43.

⁴ ТОКМ 8828. Фото. Врачебно-санитарная служба управления работ по сооружению Алтайской железной дороги, 1913–1915 гг. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27968507> (дата обращения: 07.07.2021).

ные бригады на Кольчугинской дороге находились на службе 14 часов в сутки. Существенным дополнением к рабочему дню являлось время следования бригады к месту комплектования составов, которое оплачивалось в половинном размере. Средняя продолжительность рабочего времени кондукторских бригад составляла 12 часов в сутки¹.

На Ачинско-Минусинской дороге рабочие ремонтных бригад с февраля по октябрь работали по 10 часов, с ноября по январь – по 8 часов в сутки². Но специфика работы ремонтников железных дорог состояла в том, что очень часто места их работы были значительно удалены от места жительства. Поэтому фактически их рабочий день должен исчисляться по 12–14 часов в сутки.

На всех частных железных дорогах Сибири широко применялись сверхурочные работы для рабочих мастерских и депо, что являлось фактической кражей свободного времени. Сверхурочные подразделялись на обязательные и необязательные. Железные дороги в годы войны находились на особом, военизированном, положении и по этой причине привлечение рабочих на сверхурочные работы вошло в обычную практику. Администрация строительных управлений часто использовала труд рабочих на сверхурочных во время сдачи объектов за небольшую доплату, которая, конечно, никак не компенсировала изнашиваемости организма, сокращения времени для отдыха, невозможности должного воспитания детей, собственного развития. По признанию современников, побывавших на станции Черепаново Алтайской железной дороги: «Беспорядочно у нас живет простой люд. До того беспорядочно, что больно за него и за весь его тяжёлый, подчас кошмарный, жестокий быт. Необходимо вытащить людей из-под тяжёлого пресса действительности и указать им настоящую человеческую дорогу»³.

Низкая заработная плата, несопоставимая с затратами труда, недостаточное питание, неблагоустроенные жилища, чаще всего не соответствовавшие санитарно-гигиеническим нормам, плохое медицинское обслуживание, непомерно длинный рабочий день характеризовали условия труда и быта рабочих строи-

¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 8535. Л. 23–25.

² МКУ «Архив г. Ачинска». Ф. 16. Оп. 1. Д. 33. Л. 103.

³ Алтайское дело. 1916. 6 нояб.

телей и эксплуатационников частных железных дорог Сибири.

Во время строительства и начальной эксплуатации Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог особенно отчётливо проявилось стремление банковской и железнодорожной буржуазии к получению максимально высоких доходов. В погоне за прибылью руководители железнодорожных обществ, строительных управлений систематически нарушали технические условия ведения строительства, в ряде случаев возводили недолговечные деревянные мосты, укладывались легковесные, бывшие в употреблении рельсы. Многие станции располагались без учета потребностей населения районов дорог. Слабое техническое оснащение депо, парка подвижного состава мешало правильной организации эксплуатации линий. Хозяйственная разруха военного времени, поразившая экономику России, многократно усугубила эти явления.

В ходе строительства и начального периода эксплуатации Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог командные позиции занимал крупный капитал, на страже интересов которого стояли коммерческие банки, финансировавшие строительство. Сибирская буржуазия в силу своей относительной экономической слабости играла второстепенную роль, выступая в качестве подрядчиков и мелких поставщиков на участках строившихся линий. Прибыли, которые получали железнодорожные предприниматели от строительства и эксплуатации железных дорог, были основаны на увеличении норм эксплуатации, ухуд-

Рис. 25. Строительство моста.
Гляденская выемка.
Худ. Н. Макаков. 1970 г.¹

¹ Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордене Ленина железной дороги.

шении условий труда и быта рабочих. Обстановка на частном железнодорожном транспорте Сибири осложнялась с каждым новым днем войны.

2.2. Начало эксплуатации и планы развития частного железнодорожного транспорта Сибири

Частные железнодорожные общества Российской империи не были государством в государстве. Они находились под компетентным надзором министерств путей сообщения, военного, финансов, Государственного контроля. Принятие решений по организации железнодорожного сообщения в пределах Российской империи происходило в Министерстве путей сообщения, которое являлось громоздким по своей структуре государственным учреждением. Основными подразделениями Министерства путей сообщения к Февральской революции 1917 г. являлись Совет министра, Совет по железнодорожным делам, Инженерный совет, управления: железных дорог, по сооружению железных дорог, внутренних водных путей, шоссейных дорог, Инспекция императорских поездов, Отдел по испытанию и освидетельствованию заказов Министерства и паровых котлов на судах, Отдел статистики и картографии, Учебный отдел, Комитет заготовлений, Временный распорядительный комитет по железнодорожным перевозкам, Временный распорядительный комитет по водным перевозкам, Главный комитет по охране железных дорог, Центральный комитет по регулированию массовых перевозок по железным дорогам, канцелярия.

Как видно из названий подразделений Министерства путей сообщения России, в начале XX в. приоритетное положение занимали железнодорожники по причине всё возрастающего значения стальных магистралей в транспортном обеспечении страны. При этом ещё с 1899 г. основным структурным подразделением Министерства путей сообщения стало Управление железных дорог. Важное место занимало Управление по сооружению железных дорог, ибо в России значительная часть дорог, особенно стратегического назначения (среди них крупнейшая магистраль – Сибирская железная дорога), строилась за счёт казны. Управление ведало также временной эксплуатацией

вновь отстроенных линий, пока она производилась за счёт сумм, отпущенных по строительным расценочным ведомостям, и осуществляло надзор со стороны Министерства путей сообщения за производством изысканий и сооружением железнодорожных путей, принадлежавших частным акционерным обществам, товариществам и отдельным лицам. Здесь рассматривались и утверждались инструкции и сметы на производство правительственных изысканий, технические условия по сооружению железных дорог, расценочные ведомости, проекты важнейших сооружений, сметы на временную эксплуатацию, ведомости недоделок, заключения по претензиям подрядчиков. Незадолго до Февральской революции, в ноябре 1916 г., при Министерстве путей сообщения была образована Комиссия о новых железных дорогах, а в составе Управления по сооружению железных дорог особый отдел, предназначенный для рассмотрения вопросов, связанных с разработкой планов нового строительства. Председателем Комиссии о новых железных дорогах являлся министр путей сообщения¹.

Доходы и расходы казённых железных дорог контролировались местными учреждениями Государственного контроля. На большинстве частных железных дорог контроль сборов осуществлялся особым органом правления акционерного общества, контроль расходов и всех финансовых оборотов производился ревизионными комиссиями, члены которых избирались акционерами обществ на общих собраниях. Сущность правительственного надзора по эксплуатации железных дорог заключалась в наблюдении за неукоснительным выполнением администрацией дорог всех распоряжений, обеспечивающих безопасность движения, за своевременным и правильным производством ремонта линий, за точным исполнением общего устава российских железных дорог. Все частные железные дороги имели в составе правлений директоров от правительственных учреждений, которые были обязаны наблюдать за правильностью действий правлений по выполнению устава.

Вопросы, касавшиеся как совершенствования эксплуатации железнодорожного полотна, так и тарифной политики, рассматривались министерствами путей сообщения и финан-

¹ Сенин А. С. Министерство путей сообщения в 1917 г. : Краткий исторический очерк. М., 1993. С. 9, 11, 12, 17.

сов после предварительной разработки на съездах представителей дорог.

Финансовое и хозяйственное регулирование в частном железнодорожном предпринимательстве возлагалось на правления акционерных обществ. Они состояли из председателя, директоров (членов правления) и кандидатов на должности членов правлений. Правительство также назначало в состав правлений особых директоров. Они должны были следить за тем, чтобы не было расхождений между законами Российской империи, правилами для железных дорог, высочайше утверждёнными уставами акционерных обществ, с одной стороны, и решениями общих собраний акционеров и решений правлений – с другой.

В частном железнодорожном предпринимательстве активную роль играл французский капитал, поэтому образцом управления транспортом явился французский опыт с его достоинствами вследствие сосредоточения административно-хозяйственных функций по координированию развития транспорта в Министерстве путей сообщения и недостатками, которые были порождены такими причинами, как чрезмерная централизация; организационная замкнутость и обособленность отдельных служб и подразделений; взаимное «деловое» недоверие руководителей разных звеньев и уровней управления; слитность в одном аппарате инспекторских и хозяйственных функций; разобщённость вопросов строительства новых и эксплуатации действующих железных дорог

Высокий удельный вес государственного сектора обусловил и активную роль государства в решении как перспективных, так и текущих проблем на железнодорожном транспорте. Так, Министерство финансов утверждало тарифы на перевозку грузов и пассажиров и бюджет на новый финансовый год, осуществляло наблюдение за организацией перевозок и технической политикой на железных дорогах, устанавливало условия на постройку железных дорог, утверждало их уставы. В целом, до начала Первой мировой войны этот порядок в контроле над железными дорогами характеризовался преимущественно административным характером управления, который с 1914 г. усилился. Практика эксплуатации железных дорог России в годы Первой мировой войны, согласно заключению О. В. Гончарук,

со всей очевидностью показала необходимость перехода на новый качественный уровень не только в организации процесса перевозок, но и в построении транспортной сети¹.

Управляющие частными железными дорогами считались состоящими на государственной службе и пользовались правами госслужащих – производством в следующий чин, выслугой лет, наградами и т. д. Управляющему подчинялся весь личный состав дороги. Министерство путей сообщения требовало неукоснительного соблюдения детально разработанных им правил и нормативов технической эксплуатации железных дорог, тарифных ставок, утверждало должностных лиц и отчётность. Только с разрешения министерства железнодорожные компании могли увеличивать свои расходы. Сущность правительственного надзора заключалась в наблюдении по поводу неукоснительного исполнения общего Устава российских железных дорог. Государственная политика в отношении частных акционерных железнодорожных обществ в Российской империи проявлялась в протекционизме на этапе их становления и контроле в рамках государственно-частного партнёрства.

В начале XX в. практика эксплуатации железнодорожного транспорта Российской империи, как казённого, так и частного, определялась деятельностью отдельных подразделений в виде:

1. Службы пути, в задачу которой входило содержание в исправности рельсового пути, искусственных сооружений (тоннелей, мостов и т. п.), станционных и путевых зданий, больниц, школ, а также производство работ по усилению пропускной способности линии. Эта служба комплектовалась из инженеров-путейцев или из выпускников других высших технических учебных заведений.

2. Службы тяги, которая была призвана содержать в исправности и проводить ремонт подвижного состава дороги, механических устройств и обеспечивать водоснабжение на линиях. Мелкий ремонт обычно осуществлялся в депо, а крупный – в железнодорожных мастерских. С организационной точки зрения эта служба была вспомогательной для службы движения, поскольку была призвана обеспечивать исправный подвижной состав.

3. Службы движения или эксплуатации, от деятельности которой зависела доходность железнодорожного предприятия,

¹ Гончарук О. В. Управление транспортом... С. 36–37, 66.

которая формировалась не только путём сокращения расходов на эксплуатацию, но и путём интенсификации использования подвижного состава. Коммерческой эксплуатацией железной дороги ведали три службы: служба движения, коммерческая часть и служба сборов¹.

На частных железных дорогах определённая часть материалов приобреталась распоряжением строительных управлений, но дорогостоящее технологичное оборудование и топливо (подвижной состав, рельсы, стрелки, путевые скрепления, паровозный уголь, нефтепродукты) поступали на дороги через коммерческие отделения правлений частных акционерных обществ. Сложившийся порядок объяснялся стремлением правлений, как руководящих органов, принимать на себя ответственность за непосредственную заготовку тех материалов, которые являлись определяющими статьями расхода в железнодорожном бюджете и приобретались у крупных строительных фирм и заводов, имевших свои представительства в тех же центрах, где находились правления, то есть в столице государства. В заготовке предметов массового потребления на дорогах (шпалы, цемент, дрова) единообразия не существовало. Как правило, материалы приобретались строительными управлениями. Специальные службы-потребительницы делали закупки самостоятельно. Например, врачебная служба закупала медикаменты, инструментарий, перевязочный материал; служба тяги – шаблоны, калибры, измерительные приборы.

На казённых и частных железных дорогах России строго ограничивалось право приобретать предметы подвижного состава и оборудования за границей, поскольку государство преследовало цель развития и поддержки отечественной промышленности. В тех случаях, когда приобретение импортной продукции было неизбежно, приходилось платить высокие заградительные, таможенные пошлины. Некоторые виды обшивок котлов, изготовленных в Англии, стоили 165 руб. за котёл, а пошлина за них – 277 руб., т. е. почти в 1,5 раза дороже стоимости обшивки котла².

¹ Палтов А. А. Несколько слов о наших железных дорогах... С. 10, 15, 19.

² Положение материального хозяйства на частных железных дорогах и желательные в нём изменения. СПб., 1910. С. 16.

Частные железные дороги Сибири использовали общероссийскую практику, известную ещё с довоенного периода и широко распространившуюся с 1914 г., пополнения паровозного парка слабосильным подвижным составом с казённых железных дорог. Но казённые линии никогда не заимствовали подвижной состав, рельсовое покрытие у частных дорог. Обычно сила тяги у паровозов, использовавшихся на российских железных дорогах, 7 000 кг, но практика показала, что для массовых перевозок не годятся паровозы, сила тяги которых ниже 10 000 кг. На передовой железнодорожной сети США использование паровозов силой тяги ниже 10 000 кг было вообще запрещено, поскольку транспортировка массовых грузов слабосильными паровозами была нерентабельной. В условиях военного времени, при скоплении грузов и заполнении пропускной способности дорог, возможность своевременно отправлять составы была обусловлена использованием паровозов только с большой силой тяги.

В 1916 г. в США Министерством путей сообщения России было заказано 2 000 паровозов и 35 000 вагонов для всей железнодорожной сети страны независимо от владельческой принадлежности линий. При этом купить готовые паровозы в Америке было нельзя, так как готовые американские паровозы для российской железнодорожной сети непригодны. На железных дорогах США нагрузка на ось составляла 36 тонн, а на российских можно было допустить только 18 тонн. К февралю 1917 г. всех вагонов в России насчитывалось 560 тыс. штук. Из них в ремонте было 18 тыс., в марте – 36 тыс., а в апреле – уже 45 тыс. штук. Паровозов работало 20 тыс. штук, из них 16,5 тыс. работали для товарного транспорта. Нехватка паровозов определялась в 25 %. Специалистами железнодорожного транспорта отмечалось, что к осени 1917 г. состояние паровозного парка будет «невыносимым». По определению специалиста железнодорожного дела А. А. Павловского: «У нас есть паровозы, работающие по 40 и более лет. И по своей конструкции, и по силе они могут вместе с трубой спрятаться в топке одного американского паровоза. Из всего количества паровозов только 25 % отвечают требованиям»¹. Всё возрастающий дефицит паровозов и вагонов на железных дорогах России усугублялся постоянным их удорожа-

¹ Павловский А. А. Производительные силы России и железные дороги. СПб., 1908. С. 22.

нием. В самом начале войны, в августе 1914 г., Петроградский вагоностроительный завод поднял цены на свою продукцию: багажные вагоны, стоившие 7 400 руб., теперь продавались по 8 380 руб., арестантские вагоны поднялись в цене с 9 100 руб. до 9 870 руб., вагоны 3 класса – с 13 400 руб. до 14 870 руб., служебные – с 25 000 руб. до 27 780 руб. Железнодорожные предприниматели обвиняли директора завод А. Ф. Рафаловича, что он воспользовался условиями начавшейся Первой мировой войны, чтобы поднять цены. Но как объяснял эту ситуацию директор завода, что вопрос о повышении цен на вагоны был возбуждён в 1913 г., а причиной повышения являлось увеличение технических требований Министерства путей сообщения в отношении товарных вагонов и установлении нового типа пассажирских вагонов, удлинённых на три метра¹.

Строительные работы на Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской дорогах в основном завершились в 1915–1916 гг., и железнодорожные линии с принадлежностями пути и станционными сооружениями были сданы в эксплуатацию. По окончании постройки правления частных железнодорожных обществ Сибири представили в Министерство путей сообщения подробные описи линий с указанием в них стоимости работ, поставок, сооружений и технологического оборудования железных дорог. Правительство, через налаженную практику действий Государственного контроля, стремилось не выпускать из-под своего внимания деятельность частных железнодорожных обществ и поэтому требовало от правлений предоставления описей линий (с указанием всех допустимых изменений) через каждые пять лет использования.

Описи частных железных дорог Сибири 1915–1917 гг. отражали реальное положение дел на объектах, техническое состояние которых часто не отвечало требованиям эксплуатации. Но, благодаря связям членов правлений акционерных обществ с представителями государственного аппарата, железнодорожные дельцы добивались признания выстроенных линий пригодными к эксплуатации, достаточно оборудованными, хотя на деле они не отвечали ряду технических условий².

¹ Биржа. 1914. 20 авг.

² Соловьева А. М. К вопросу о роли финансового капитала... С. 208.

На Кулундинской железной дороге вокзальные помещения на большинстве станций отсутствовали, и пассажиры ждали прибытия и отправления поездов в открытом поле¹. Плохо были оборудованы вокзалы на станциях Барнаул и Аул Алтайской железной дороги². На Кольчугинской линии у станций Кольчугино, Кемерово и Юрга не было перронов, отсутствовало освещение на переходах³. Были допущены грубые нарушения технических условий при строительстве и оборудовании трассы Алтайской дороги. В первую с начала эксплуатации весеннюю оттепель в апреле 1916 г. произошла сильная осадка насыпи у моста через Обь и движение было нарушено⁴.

Строительство деревянных мостов с заниженными уровнями, вместо металлических, через неширокие реки (Тептятку на Ачинско-Минусинской линии, Бурлу, Карасук на Кулундинской железной дороге и др.) стало обычным явлением в практике частного железнодорожного строительства в Сибири.

Но при установлении тарифов и правил на получение прибылей за провоз грузов и пассажиров правления акционерных обществ частных железных дорог Сибири от требований уставов не отступали ни на шаг. На железных дорогах России действовали одинаковые тарифы для казённых и частных линий. Для обеспечения срочности транспортировки некоторых грузов (хлеба, угля, руды) правительство устанавливало для грузоотправителей льготные тарифы, но для новых частных железных дорог, в течение первых пяти лет со дня открытия правильного движения, правлениям предоставлялось право получать из казны разницу между платами по обычному и льготному тарифам. Хозяева частных железных дорог Сибири пользовались этим правом, начиная с первого дня эксплуатации⁵, невзирая на тяжёлое положение страны в военное время.

Состояние железнодорожного транспорта в годы Первой мировой войны отражало общую картину разрухи в экономике России (приложения 22, 23, 24). В 1916 г. на железных дорогах

¹ Жизнь Алтая. 1916. 3 окт.

² Жизнь Алтая. 1915. 29 июля.

³ Утро Сибири. 1916. 6 авг.

⁴ Алтайское дело. 1916. 7 апр.

⁵ Железнодорожное дело. 1916. № 1, 2.

страны образовались огромные залежи грузов, которые в порядке постепенности их отправки делились на а) экстренные, б) плановые, в) срочные, г) очередные. В этот период на железнодорожных станциях стояли, при отсутствии перспективы скорой отправки, тысячи вагонов, сотни станций были вообще закрыты для приёма грузов, пассажирское движение времени полностью прекращалось. Весь этот разлад сопровождался неслыханными поборами, взятками и иными злоупотреблениями. В материалах прессы часто мелькали сведения о поразительных фактах, когда взятки давались не только частными лицами, но и общественными и даже правительственными учреждениями. Современники отмечали: «Наша великая страна, как и искони славилась своим классическим бездорожьем, так и до сих пор осталась такою же, патриархально бездорожною. Та же самая Германия, с которой мы и наши союзники ведём беспощадную борьбу, довела свои пути сообщения, и железнодорожные, и водные, и шоссейные, до полного совершенства. У наших союзников, французов и англичан, каждый незначительный городок примыкает к железнодорожной сети. У нас же имеются громадные территории с колоссальными отечественными богатствами, а иногда и с развитой промышленностью, но мы лишены достаточных путей сообщения»¹. Весной 1917 г., после победы Февральской революции, в Москве состоялся Всероссийский продовольственный съезд, на котором был заслушан доклад о состоянии железнодорожного транспорта воевавшей России. Наряду с констатацией фактов о грандиозных проблемах транспорта в связи с предстоящей демобилизацией, «когда от железных дорог потребуются величайшее напряжение, а развезти людей с фронта быстро и в срок не представляется возможным, то людские потоки пойдут вдоль рельс по разным направлениям», была предложена программа улучшения работы российского транспорта, станковым хребтом которого была железнодорожная сеть.

В рамках этой программы предлагалось:

- организовать немедленный гужевой подвоз к пристаням всего того, что может быть ввезено в губернии, чтобы воспользоваться оставшимся временем навигации;

¹ Биржа за неделю. 1916. 20 марта.

- немедленно войти в организационную связь с порайонными комитетами, чтобы выработать план смешанного железнодорожного подвоза в губернии и из них;
- выработать с порайонными комитетами планы концентрации хлебов и внутригубернских перевозок будущего урожая и в связи с этим подготовить план обеспечения складскими помещениями;
- установить широкий гласный общественный контроль над работой железных дорог и освещение тех закоулков, в которые до сих пор не проникает свет;
- немедленная всесторонняя разработка плана демобилизации и не в тайниках какого-либо одного ведомства, а с участием представительств всех заинтересованных ведомств;
- прекращение использования под жильё и склады вагонного состава, учитывая острую нехватку вагонов¹.

Особенно тяжёлой была обстановка на дорогах, строительство которых началось в предвоенный и военный период. Недостаток паровозов, товарных и пассажирских вагонов, рельсов, семафоров и т. п. отрицательно сказывался на производстве строительных работ. С началом регулярной эксплуатации этот дефицит стал основным препятствием для нормального функционирования железнодорожных линий. Путьцы-эксплуатационники в результате многочисленных наблюдений ещё до начала войны, в 1911 г., отмечали, что «...рельсы приходят в негодность по следующим причинам: от неудовлетворительного их проектирования, от неудовлетворительной выделки и от условий их использования. Уложенные без балласта, по не осевшему ещё земляному полотну, по кое-как расположенным шпалам, да ещё часто в недостаточном числе, рельсы изгибаются под поездами по различным направлениям и с начала эксплуатации представляются старыми и во многом уже негодными рельсами. В таком виде строители обыкновенно передают дорогу в эксплуатацию, вместе с некоторым запасом новых рельс»². На железнодорожных станциях, где были размещены коренные и обо-

¹ Михайлов И. Д. Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта Всероссийскому продовольственному съезду в Москве 21 мая 1917 г. Пг., 1917. С. 11.

² Железнодорожное дело. 1911. № 38.

ротные депо, мастерские, были сформированы корпуса кузнечного, литейного, котельного, сборочного, механического производств, предназначенных для восстановления выходящего из строя подвижного состава. Но резко сократившиеся поставки запасных частей, комплектующих деталей, износ паровозного и вагонного состава вели к нарушению плановой эксплуатации железнодорожных линий. Эта ситуация имела тенденцию к ухудшению положения с комплектацией подвижного состава и путевого устройства в условиях военного времени (приложения 25, 26).

На Алтайской, Кольчугинской, Кулундинской дорогах и отстроенном участке Ачинско-Минусинской линии постоянно не хватало вагонов. Составы пассажирских поездов были короткими, а продажа билетов производилась в неограниченном количестве и в каждый вагон на станциях Алтайской дороги вместо 55 человек набивалось 100 и более. На этой же дороге было недостаточно товарных вагонов и приём частных грузов даже на узловой станции Барнаул ограничивался 10 пудами в сутки¹.

Крайне тяжёлой была ситуация с вывозом хлебных грузов из районов Алтайской и Кулундинской железных дорог. На Всероссийском продовольственном съезде весной 1917 г. отмечалось: «Как для войны нужны, во-первых, деньги, во-вторых, деньги и, в-третьих, деньги, так и для сохранения завоёванной свободы прежде всего хлеб, больше всего хлеба и нужнее всего хлеб»². Для отправки хлебных грузов на фронт, в города Европейской России, после сбора урожая 1917 г., для этих дорог требовалось по 220 вагонов ежедневно. Итоги напряжённого труда тружеников целинных земель – старожилов и столыпинских крестьян-переселенцев – выразились в большом количестве зерновой продукции высокого качества, но хлеб лежал под открытым небом поздней осенью в буртах на станциях Кулунда, Карасук, Бурла, Славгород, Баюново, Шипуново. В октябре 1917 г. на станцию Славгород была необходима ежедневная подача 40 порожних вагонов, на станцию Карасук – 10. При этом подвоз хлеба на указан-

¹ ГААК. Ф. 125. Оп. 1. Д. 4. Л. 123; Жизнь Алтая. 1916. 29 янв.

² Михайлов И. Д. Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта... С. 11.

ные станции с первых чисел ноября 1917 г. ожидался в таком количестве, что потребность в вагонах возрастала для Карасука в количестве 25, а для Славгорода 75 ежедневно¹. Если в Центральной России основной земледельческой культурой, выращиваемой крестьянами, была рожь, то на Алтае переселенцы, в соответствии со сложившейся к этому времени земледельческой традицией, определявшейся почвенными и природно-климатическими условиями региона, переходили к преимущественному возделыванию яровой пшеницы². Дороги не справлялись с вывозом этого ценного груза по причине нехватки паровозов, вагонов и невысокой скорости движения: 25–30 вёрст в час³.

Препятствия в организации коммерческого движения отражались на доходности частных железных дорог. На Алтайской дороге, по данным эксплуатационного отчёта за 1915 г., валовый доход от перевозок составил 532 764 руб., расход 507 901 руб., чистый доход 24 863 руб. После отчисления от чистой прибыли 2 % в запасный капитал, платежей процентов по акциям и облигациям и за вычетом 5 % государственного сбора в распоряжение акционеров поступило всего 280 руб. Линия на этом этапе эксплуатации оказалась бездоходной. Не лучшим было положение и в 1916 г. Сметой предусматривалось перевезти 1 055 000 пассажиров, 550 тыс. пудов багажа и 42,5 млн пудов груза. Предполагавшийся валовый доход определялся в 4,1 млн руб., расход в 3,7 млн руб. Размер выполнения перевозок оказался ниже сметных предположений. Валовая выручка составила всего 1,8 млн руб., а приплаты казны по гарантиям 1,7 млн руб.⁴ Предприятие Алтайской железной дороги находилось на грани финансового краха.

В наиболее тяжёлой обстановке находилось общество «Ачминдор». Несмотря на все усилия правления и строительного управления, в 1916 г. эксплуатировалась только часть дороги до станции Ададым. Начало эксплуатации

¹ ГАИО. Ф. 71. Оп. 2. Д. 114. Л. 1, 2, 4.

² Разгон В. Н., Храмов А. А., Пожарская К. А. Столыпинские мигранты в Алтайском округе: переселение, землеобеспечение, хозяйственная и социокультурная адаптация. Барнаул, 2013. С. 251.

³ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 22. Л. 26.

⁴ Макаревич В. И. Строительство Алтайской железной дороги. ... С. 153.

участка Ачинск – Ададым дало следующие финансовые результаты (см. табл. 22)¹.

Таблица 22

Результаты эксплуатации участка Ачинск – Ададым в 1916 г.

Результаты эксплуатации	Сумма, в руб.
Валовый доход	104 308,95
Расходы по эксплуатации	359 931,53
Дефицит	255 622,58

В условиях громадного дефицита правление пыталось продолжить строительство, но с января 1916 г. до января 1917 г. удалось подготовить для временного движения только маленький участок Ададым – Глядень протяжением в 29 вёрст². Такое дополнение к эксплуатируемому участку не меняло положения дел на дороге.

За первое полугодие 1917 г. финансовое положение общества стало ещё труднее, о чем свидетельствуют результаты эксплуатации действовавшего участка³ (см. табл. 23).

Таблица 23

**Результаты эксплуатации участка Ачинск – Ададым
в первом полугодии 1917 г.**

Результаты эксплуатации	Сумма, в руб.
Валовый доход	77 938
Расходы по эксплуатации	297 000
Дефицит	219 062
Годовой дефицит предполагался в 500 000 руб.	

При таких обстоятельствах правление «Ачминдора» пыталось получить кредит для оздоровления финансовых дел общества, а впоследствии стало требовать перенесения дефицита от эксплуатации открытого участка на баланс государства, а также выплаты за счёт казны понесённых и предстоящих убытков об-

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 9. Л. 81; Ф. 1276. Оп. 14. Д. 324. Л. 2, 3.

² РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 9. Л. 81.

³ РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 8. Л. 25.

щества Ачинско-Минусинской дороги в связи с вынужденной по условиям военного времени задержкой строительства¹.

Конечные результаты эксплуатационной деятельности «Ачминдора» были плачевны. К концу 1917 г. движение на дороге было приостановлено по техническим причинам. Выручка денег в железнодорожной кассе составила 10 руб.; пассажиры ездили обычно без билетов. Правление акционерного общества оставило рабочих и служащих дороги без расчёта².

Правление Кольчугинской железной дороги, получив прибыль за досрочную сдачу в эксплуатацию линии Юрга – Кольчугино с веткой Топки – Кемерово, стремилось организовать напряжённую работу дороги по транспортировке угля на Транссибирскую магистраль с целью получения максимального дохода от эксплуатации. Уже через месяц после открытия движения на дороге выяснилось, что Кольчугинская линия была более доходна, чем Ачинско-Минусинская, которая функционировала только на участке Ачинск – Ададым, что следует из таблицы 24³.

Таблица 24

**Валовый доход Ачинско-Минусинской
и Кольчугинской железных дорог за июль 1916 г.**

Железные дороги	По всей линии, в руб.	На версту, в руб.
Ачинско-Минусинская ж. д. (Ачинск – Ададым)	1 201	456
Кольчугинская ж. д.	58 447	1 826

Способ определения доходности частного железнодорожного предприятия определялся следующим образом. Во-первых, устанавливалась стоимость, то есть сумма затраченного капитала, затем из валовой выручки вычитались расходы (по производству и накладные), списывались суммы на погашение имущества и полученный остаток выражал чистую прибыль предприятия. Если проводились работы по расширению предприятия или капитальному его улучшению, то все эти расходы

¹ РГИА. Ф. 274. Оп. 9. Д. 6. Л. 5.

² ГАРФ. Ф. Р. 130. Оп. 2. Д. 686. Л. 52.

³ Вестник финансов, торговли и промышленности. 1916. 17 дек.

приписывались к первоначальной стоимости самого частного железнодорожного предприятия¹.

Правление Кольчугинской дороги при координации действий эксплуатационного управления в большей степени было озабочено увеличением напряжённости грузоперевозок, а не ликвидацией огромных недоделок. Пассажирскому движению в общем объёме перевозок отводилась второстепенная роль, поскольку главной целью сооружения Кольчугинской дороги была транспортировка угля, добываемого на шахтах «Копикуза». За первые 7 месяцев эксплуатации Кольчугинской дороги выручка общества за перевозку грузов и пассажиров составила 292 464 руб. Эксплуатация линии проходила без дефицита и имела тенденцию к расширению района обслуживания транспортными услугами за счёт новостроек.

Только за декабрь 1916 г. было перевезено пассажиров – 8 577 чел., грузов – 1 748 167 пудов, за что было получено: за перевозку пассажиров – 11 655 руб., за перевозку грузов – 35 044 руб.² Но в результате всех отчислений эксплуатация дороги больших доходов не давала. Для повышения доходности нужно было устранить все недоделки, совершенствовать систему перевозок. Эти масштабные действия требовали новых капиталовложений, что не входило в интересы акционерного общества Кольчугинской железной дороги. Главная цель была достигнута: предприятие-патрон – «Копикуз» – получило железнодорожную линию для транспортировки своей продукции. Правление общества Кольчугинской дороги, поддерживаемое «Копикузом», с января 1917 г. стремилось передать эксплуатацию дороги на казённый счёт³.

Данных по эксплуатации Кулундинской железной дороги нами не обнаружено, но, на основании материалов Алтайской, Ачинско-Минусинской и Кольчугинской дорог, можно сделать вывод, что начало эксплуатации частных железных дорог Сибири было практически бездоходным предприятием (приложения 27–30).

Механизм образования убыточности определялся посредством элементарных арифметических действий. Из сумм стро-

¹ Палтов А. А. Несколько слов о наших железных дорогах... С. 20.

² РГИА. Ф. 273. Оп. 10. Д. 3761. Л. 104; Финансовое обозрение. 1917. 18 марта.

³ РГАЭ. Ф. 350. Оп. 20. Д. 16. Л. 44.

ительных и эксплуатационных затрат вычитались доходы от коммерческой работы линий. По этой разнице устанавливалась норма прибыли. При такой методике подсчёта доходности железных дорог большинство линий, особенно строившихся в районах с невысоким уровнем развития производственных структур, определялись как заведомо убыточные. Строительная стоимость и эксплуатационные расходы железных дорог Сибири превышали среднестатистические показатели по стране, и такая методика подсчёта однозначно указывала на бездоходность железнодорожных предприятий¹. Финансовое положение строившихся и приступивших к эксплуатации частных железных дорог Сибири усугублялось резким ухудшением экономического состояния страны в связи с начавшейся Первой мировой войной.

Определение значения строительства и начала эксплуатации железнодорожных линий Сибири выходит за рамки отчётных цифр прибылей и дефицитов. Экономический эффект Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской частных железных дорог выражался в обеспечении транспортными услугами районов освоения Сибири в условиях переселенческой революции, возникновении новых производственных структур, складывавшихся в результате начавшейся эксплуатации линий.

Согласно законам капиталистической системы, акционерные общества каждой частной дороги Сибири ещё до окончания строительства приступили к планированию расширения своих линий для распространения влияния на новые территории и вовлечения их в орбиту предпринимательства, что подтверждается материалами таблицы 25².

¹ Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство... С. 20.

² Таблица составлена по: РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 584. Л. 162; Ф. 268. Оп. 3. Д. 1337. Л. 93; Ф. 268. Оп. 3. Д. 1344. Л. 26; Ф. 268. Оп. 3. Д. 1345. Л. 209; Ф. 291. Оп. 1. Д. 23. Л. 6; Ф. 391. Оп. 1. Д. 2080. Л. 84, 147; ГААК. Ф. 71. Оп. 1. Д. 1. Л. 65; ГАКК. Ф. 595. Оп. 3. Д. 11. Л. 78; ГАТО. Ф. Р. Оп. 1. Д. 2. Л. 24; Биржа. 1914. 26 янв.; Вопросы колонизации. 1914. № 5. С. 385; К проекту железнодорожной линии Ачинск — Енисейск: (Экономическая записка) / О-во Ачинско-Минусин. ж. д. СПб., 1914. С. 56. Алтайское дело. 1916. 22 янв.; Сибирская жизнь. 1916. 20 июля; Сводная таблица грузов и выручки по линии Минусинск — Белоцарск. Изд. общества Ачинско-Минусинской железной дороги. Пг., 1916. С. 7; Успенский Ю. И. Будущее железнодорожное строительство. Его размеры и порядок осуществления. Пг., 1916. С. 39.

Таблица 25

Планы строительства частных железнодорожных обществ Сибири

Название общества	Проектируемые линии	Год начала изысканий
Акционерное общество Алтайской железной дороги	Барнаул – Бурла	1915
	Барнаул – Павлодар	1915
	Барнаул – Красноярск	1916
	Семипалатинск – Верный	1916
	Бийск – Кош-Агач	1916
Акционерное общество Ачинско-Минусинской железной дороги	Ачинск – Енисейск	1914
	Минусинск – Григорьевка	1915
	Минусинск – Курагино	1915
	Минусинск – Белоцарск	1916
	Абаканский завод – Оросительный	1916
Акционерное общество Кулундинской железной дороги	Славгород – Семипалатинск – Кокпекты – Зайсан	1914
	Славгород – Усть-Каменогорск	1915
	Славгород – Барнаул	1916
	Славгород – Павлодар – Калкаман	1916
Акционерное общество Кольчугинской железной дороги	Кузнецк – Барнаул – Баюново	1913
	Кузнецк – Кольчугино	1913
	Кузнецк – Тельбесс	1913
	Топки – Кемерово	1913
	Кольчугино – Кольчугинские копи	1913
	Арлюк – Ояш	1914
	Арлюк – Болотная	1914

Наиболее активную деятельность в расширении сферы своего влияния в Сибири проводило общество Кольчугинской дороги, по сути, дочернее предприятие «Копикуза», стремившегося к планомерному развитию сети дорог по обслуживанию потребностей угольного производства. В 1912 г. по частной инициативе В. Ф. Трепова партии, проводившие изыскания Южно-Сибирской дороги, обследовали направления, пересекавшие Кузнецкий район. Одним из приоритетных был поиск направ-

ления прямого соединения Кузнецка с Барнаулом. Занятые на изысканиях французские инженеры обратили внимание на возможность использования для этой цели заброшенной казачьей дороги, так называемой «Аношкиной», проходящей от Кузнецка до Барнаула по водоразделу рек Чумыша и Уксуная. Одновременно Министерство путей сообщения провело детальные изыскания линий Барнаул – Минусинск и Бийск – Кузнецк¹.

С этой целью к 1916 г. было намечено расширение Кольчугинской железной дороги за счёт строительства новых линий² (см. табл. 26).

Таблица 26

Проектируемые новостройки Кольчугинской железной дороги

Наименование линий	Протяжение, в верстах	Строительная стоимость, в руб.
Кузнецк – Кольчугино	174	15 690 284
Кузнецк – Алтайская	308	32 605 283
Кузнецк – Тельбесс	92	10 901 950

Летом 1916 г. начались подготовительные работы для организации строительства: заготавливали лес, песок, цемент, бутовой камень и другие стройматериалы. Были вырыты котлованы, проложены гужевые пути для временного движения по трассе линий³.

Главным инженером новостроек был назначен инженер путей сообщения М. Г. Михайловский, начальником технического отдела – инженер Д. В. Ульянинский, старшим инженером – Д. Е. Новиков⁴.

Основные работы велись по направлению к Прокопьевским, Киселёвским, Шестаковским и Осинниковским каменно-угольным копиям. Однако из-за отсутствия финансовых средств акционерному обществу пришлось отказаться от реализации этого плана, сосредоточив усилия на форсированном сооружении новой линии от Кольчугино до перспективного Прокопьевско-Киселёвского угольного месторождения, разработка

¹ Андрюкова С. В. Изыскание и проектирование железнодорожной линии в Кузбасс... С. 57.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1337. Л. 12.

³ Утро Сибири. 1916. 12 июля.

⁴ ГАТО. Ф. Р. 217. Оп. 1. Д. 8. Л. 138.

которого диктовалась стратегической необходимостью. К лету 1919 г. линия была доведена до Прокопьевска, но её техническое состояние не отвечало требованиям даже временной эксплуатации. Постройка линии Кузнецк – Алтайская (Барнаул) была отложена, и город Кузнецк оставался обойденным дорогой, а станция строилась за рекой Томью в 4 верстах от города. Правление распорядилось вместо дорогостоящего железнодорожного моста оборудовать шоссейную дорогу и навести переправу через Томь между городом Кузнецком и одноименной станцией¹.

Исторический факт эффективной деятельности, несмотря на сложнейшие условия развития предпринимательства в годы Первой мировой войны, «Копикуза» и его дочернего предприятия – акционерного общества Кольчугинской железной дороги – является выражением процесса индустриализации Сибири как социально-экономического явления. В это время по отношению к Сибири, как к тыловому району, стали разрабатываться проекты общегосударственного масштаба. В связи с обстановкой на фронте, на западных рубежах страны, стала возникать угроза потери индустриальных районов в европейской части России. Война потребовала увеличения объёмов промышленного производства, разработки новых сырьевых районов страны. Война стала историческим фактом, ускорившим индустриализацию Сибирского края. Поскольку большое количество природных ресурсов было сосредоточено в азиатской части страны, а основное население и производственные мощности – в европейской, то проблема сдвига индустрии на восток стала неотложной задачей.

В сложившейся ситуации приоритетным становится Урало-Кузнецкий проект, суть которого состояла в соединении использования коксующихся углей Кузбасса с уральской железной рудой и создания на этой основе угольно-металлургической базы с развитием промышленности и транспорта Урала и юга Западной Сибири. Урало-Сибирский регион в государственной стратегии этого периода рассматривался как реальная база для развёртывания в крупных масштабах угледобывающей, металлургической отраслей, металлообработки, составивших основу военной промышленности. В Сибири наиболее

¹ РГИА. Ф. 240. Оп. 1. Д. 1158. Л. 2, 6; Ф. 268. Оп. 3. Д. 137. Л. 151.

подготовленным к индустриальному развитию считался Кузнецкий район, в котором ещё до начала Первой мировой войны усилием частного капитала предпринимались попытки начать строительство крупного угольно-металлургического центра. Государство в годы войны поддерживало эту идею и было готово оказывать содействие её реализации¹. Одной из важнейших задач формирования и условием развития Урало-Кузнецкого проекта являлось решение транспортной проблемы по обеспечению перемещения промышленно-угольных грузов как по территории Кузбасса, так и по Транссибирской магистрали. Высокий удельный рост государственного участия, замаскированный в облигационных займах, обусловил активную роль казны в решении как текущих, так и перспективных проблем в организации работы железнодорожного транспорта.

В Восточной Сибири в 1911 г. инженером путей сообщения Михайловским проводились изыскания Ленской железной дороги, которые начинались от станций Транссиба: Тайшет, Тыреть, Тулун и Иркутск и заканчивались у реки Лены в двух пунктах: Усть-Кут и Жигалово². Крупные предприниматели боролись за право получения концессии на сооружение Ленской железной дороги с гарантией от правительства в получении определённого дохода на вложенный в постройку капитал. В качестве соискателей выступали представители крупной буржуазии: барон Г. О. Гинцбург отстаивал право на сооружение линии Тулун – Усть-Кут, а известный ленский золотопромышленник В. А. Ратьков-Рожнов стремился получить концессию на дорогу Тыреть – Жигалово³.

В начале 1912 г. образовалась группа предпринимателей, состоявшая из золотопромышленников, согласившихся вступить в акционерное общество для постройки линии Иркутск – Илга (пристань южнее Жигалово) с продолжением этой линии

¹ Букин С. С., Тимошенко А. И. Стратегические идеи модернизации Сибири (конец XIX – первая треть XX в.) // Вестник Томского государственного университета. 2004. № 282. С. 18; Тимошенко А. И. Урало-Кузбасс: Создание второй угольно-металлургической базы экономики СССР в 1930-е гг. // Историко-экономические исследования. 2011. Т. 12, № 6. С. 71; Андрюкова С. В. Железнодорожное освоение Южного Кузбасса (первая половина XX в.) // Экономическая история Сибири XX века: материалы всероссийской научной конференции / под ред. Е. В. Демчик. Барнаул, 2006. Ч. 2. С. 213.

² ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 682. Л. 21.

³ Там же. Л. 44.

мимо северной оконечности Байкала до Бодайбо¹. Иркутская городская дума подготовила по этому проекту документацию и отправила ходатайство в Министерство путей сообщения². В это же время в иркутском биржевом комитете сформировалась инициативная группа для строительства узкоколейной дороги Иркутск – Жигалово на концессионных началах, но вместе с тем иркутяне надеялись на возведение ширококолейной линии этого направления, но за счёт казны.

С этой целью в столицу была откомандирована депутация в составе городского головы К. М. Жбанова и гласного В. М. Посохина для поддержки перед правительством этого начинания. Маршруты пролегания дорог активно обсуждались в широких кругах восточносибирской столицы. 24 сентября 1912 г. на имя министра путей сообщения было отправлено письмо байкальских моряков – бывшего командира ледокола «Байкал» И. Копченко, бывших командиров частного пароходства Г. Шипунова, И. Игнатьева, чертёжника железнодорожной переправы В. Вельцевехера, присоединившихся к мнению инженера К. Тульчинского о целесообразности варианта линии Байкал – Бодайбо. Они утверждали: «...Кругобайкальская железная дорога, имеющая 30 туннелей и отвесные скалы над линией при вулканическом характере местностей и землетрясениях, не может не навести на мысль об обвалах, чем прервётся движение во всем Забайкалье. В 1861 г. было сильное землетрясение, когда местность Кудара (около дельты Селенги) на несколько вёрст провалилась, а некоторые здания Иркутска дали значительные трещины...» По их мнению, изменение перспективных маршрутов пролегания железных дорог в Приангарье, Приленском крае, Забайкалье должно служить интересам Сибири: «Долг перед Отечеством и любовь к краю заставили нас сказать то, что мы могли сказать»³.

Железнодорожное строительство вообще, а в труднодоступных и неосвоенных районах Сибири в особенности, отличалось исключительно высокой капиталоемкостью. Поэтому вопрос о способах финансирования занимал важнейшее место

¹ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 682. Л. 171; Биржа. 1913. 12 апр.

² РГИА. Ф. 240. Оп. 14. Д. 176. Л. 184.

³ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 340. Л. 115–117, 152–155.

в обсуждении грядущего транспортного прорыва в Приленском крае. В министерствах финансов и путей сообщения проект линии Иркутск – Бодайбо рассматривался в 1913 г. К этому времени наибольшая заинтересованность в строительстве тысячевёрстной линии сформировалась у крупнейшего в России золотопромышленного предприятия. При этом «Лензото» запросило отвести на постройку железной дороги настолько большие земельные площади, что ходатайство было отклонено. Вместе с тем необходимость постройки линии Иркутск – Бодайбо сомнений не вызывала. Было решено произвести на казённые средства изыскания железнодорожного пути, который связал бы Приленский край с Сибирской железной дорогой (приложение 31).

«Лензото», получив отказ на первое ходатайство, не оставило планов получения концессии, которое давало бы ему громадные прибыли. Менее чем через год в Совете министров вновь рассматривался вопрос о Ленской железной дороге, о выборе концессионера по постройке и эксплуатации, и вновь Ленское золотопромышленное товарищество выступает в качестве соискателя, испрашивая 4,5 % правительственной гарантии на облигационный капитал и, кроме того, 3 % гарантии на акционерный капитал. Срок концессии определялся «Лензото» на 85 лет, причём правительство могло поставить вопрос о выкупе дороги не ранее чем через 40 лет с начала действия концессии¹. Против этого настойчивого соискателя решительно возражал иркутский генерал-губернатор, егермейстер Князев, который указывал, что в отношении обширного Ленского района ближайшей задачей является расширение здесь золотого промысла, для которого соединение Ленского бассейна с Сибирской магистралью непрерывным рельсовым путём является единственно целесообразным решением. Вместе с тем генерал-губернатор категорически высказывался против «... предоставления частным предпринимателям каких-либо чрезвычайных льгот, в особенности права взимания, при котором весь Приленский край будет отдан в монопольное пользование таких предпринимателей»².

¹ Финансовое обозрение. 1913. 15 дек.

² Биржевая спекуляция и акционерное дело. 1913. 28 нояб.

Несмотря на активное давление «Лензото» по поводу получения приоритетных прав в железнодорожном освоении Приленского края, в 1913 г. четко определились ещё 5 групп соискателей на соединение Ленского золотоносного района с Транссибирской магистралью:

1) Ф. И. Карпович: от станции Тайшет до Усть-Кута – 715 вёрст;
2) барон Г. О. Гинцбург и В. И. Тимирязев: от станции Тулун до Усть-Кута – 612 вёрст;

3) С. О. Ощевский-Круглик и М. М. Фёдоров: от станции Тынеть до станции Усть-Илга на Лене – 337 вёрст;

4) иркутская группа предпринимателей – А. В. Витте, К. М. Жбанов, В. А. Разсушин, Г. В. Адрианов: от станции Иннокентьевской до станции Усть-Илга на Лене с ответвлением на Верхолениск – 476 вёрст;

5) «Лензото» – Иркутск – Бодайбо – от 1 010 до 1 180 вёрст.

Помимо этих проектов иркутские предприниматели в надежде на предоставление дополнительных льгот по эксплуатации природных богатств края при организации горного, лесного, рыболовного земледельческого промыслов обсуждали дополнительные транспортные направления в Приленском крае: 1) Бодайбо – Мача; 2) Мача – Кемпендэй; 3) Мача – Берёзовая – Аян; 4) Верхняя Ангара – Чита – Амурская железная дорога¹. На железные дороги возлагался обширный комплекс мероприятий по первоначальному обустройству новых территорий, что, в свою очередь, стимулировало их дальнейшее развитие. Например, с удешевлением транспортировки появлялась возможность разрабатывать менее ценные (по содержанию золота в породе) месторождения и вовлечение в разработку других ресурсов. Справедливо отмечалось, что «...обширный край превратится из поставщика одной пушнины и золота в край, который будет обеспечивать наш тыл и наши дальневосточные окраины в смысле получения мяса, рыбы, соли и железа»².

Условия начавшейся Первой мировой войны на время сгладили остроту борьбы вокруг проектирования железных дорог

¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1170. Л. 100; Иванов И. М. Записка о железных дорогах в Ленский край: (К вопросу, нужны ли ж. д. на с. в. Сибири и что они будут возить). Иркутск, 1912. С. 52.

² Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство... С. 30.

в Приленском крае, но уже в 1915 г. на Втором Всероссийском съезде золотопромышленников вокруг выступления инженера Г. Адрианова по поводу вариантов трассы от Иркутска в направлении Бодайбо разгорелись ожесточённые споры¹. Ленское золотопромышленное товарищество также активизирует свою деятельность в этом направлении. 10 февраля 1916 г. горный инженер Л. Ф. Грауман и член Государственного Совета профессор И. Х. Озеров, представлявшие интересы «Лензото», подают представление в Департамент железнодорожных дел Министерства финансов о необходимости постройки линии Иркутск – Бодайбо хотя бы в узкоколейном варианте, учитывая военное положение. К этому времени протяжённость линии определилась в 1 180 вёрст. Стоимость постройки с подвижным составом и оборотным капиталом предполагалась в 60 750 000 рублей, то есть на версту дороги 51 483 рубля. Соотношение акционерного и облигационного капиталов определялось 1:19. Срок постройки со дня начала работ намечался на пять лет. Авторы представления аргументированно доказывали: «Для ведения войны нужно золото и золото... На добыче золота как единственном источнике, способном поддержать российскую валюту, необходимо сосредоточить внимание государственных людей. Необходимо, не теряя ни одной минуты, даже теперь, во время войны, строить железные дороги в золотоносные районы... Это единственное поможет нам выйти из тупика и ослабить наш неминуемо надвигающийся финансовый маразм. Без быстрого увеличения количества добываемого золота в России будет трудно залечивать раны, нанесённые войной»².

Отчётливое понимание важности железнодорожного строительства отнюдь не устраняло разногласий по вопросам проектирования, определения владельческой принадлежности перспективных линий, и процесс становления железнодорожной сети в Приленском крае осложнялся не только суровыми природными условиями, но и особенностями исторического развития нашей страны в начале XX века.

Пионерное развитие железнодорожной сети Сибири обуславливало формирование транспортной системы, которая, в

¹ Ламин В. А. Ключи к двум океанам. С. 75.

² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1170. Л. 123–129.

отличие от американской и западноевропейской концепции наслоения и практики вертикального и решетчатого построения, складывалась по принципу сцепления, стыкования разнородных её звеньев в единую цепь. Концептуальное положение этой планировки опиралось на признание необходимости развёртывания планов железнодорожного строительства в темпах, объёмах и масштабах, превосходящих, опережающих процесс расширения территориальных границ интенсивного роста промышленного и аграрного производства¹.

Кроме предполагаемого строительства отдельных линий, выдвигались и проекты магистралей. В 1916 г. в Петрограде состоялось обсуждение вопроса о проведении Северной Сибирской магистрали в направлении Казань – Красноуфимск – Шадринск – Тара – Томск с возможным продолжением до Енисейска. В заседании участвовали члены Государственной Думы от Сибири, начальник Переселенческого управления Г. Ф. Чиркин, начальник управления железных дорог, авторитетный инженер-путеец С. М. Богашов, иркутский и томский городские головы, а также представители Сибирской и Московско-Казанской железных дорог². Длина Северной Сибирской магистрали определялась в 2 230 вёрст. Основная цель её сооружения состояла в том, чтобы разгрузить Великий Сибирский путь, который, как считалось уже в 1911 г., был не в состоянии удовлетворить нужды края³.

Если проведение Северной Сибирской магистрали виделось пока отдалённой перспективой, то интерес к проектам Южной Сибири проявился ещё в 1880-х гг., когда вынашивались планы и проекты Транссиба. Высказывались предположения о проведении Сибирской железной дороги не в северном варианте вдоль старого Московско-Иркутского тракта, а гораздо южнее – от Оренбурга или Уральска на Орск, Атбасар, Акмолинск, Павлодар (или Семипалатинск), Бийск, Минусинск, Иркутск и далее на восток⁴.

Включение территорий за Уралом в сферу обслуживания железнодорожной сетью тщательно изучалось и в правительствен-

¹ Ламин В. А., Плёткин В. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек... С. 87.

² РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 459. Л. 92.

³ Цветков Г. К. Экономическое значение Сибирской железной дороги // Вестник МГУ. 1946. № 2. С. 115.

⁴ Духин Я. К. Южно-Сибирская магистраль: история проектирования // Вопросы истории. 2006. № 6. С. 147.

ные учреждения в огромном количестве поступали ходатайства о сооружении дорог, соединяющих проектируемые и строившиеся Транссибирскую, Оренбург-Ташкентскую и Среднеазиатскую магистраль. Так, например, в 1880 г. профессора Санкт-Петербургского университета Рихтгофен и Гошштейгер предложили проект о проведении линии Тюмень – Ишим – Омск – Павлодар – Семипалатинск¹, а в 1898 г. семипалатинский городской голова ходатайствовал о соединении Семипалатинска с Верным и Томском. В том же году верненская дума инициировала ходатайства о сооружении соединительной железной дороги между Трансисом и Среднеазиатской дорогой по направлению от Ташкента через Семипалатинскую область. Затем в начале 1899 г. купцы Барнаула подали в Комитет Сибирской железной дороги прошение о проведении железной дороги от Барнаула через Семипалатинск, Верный, Чимкент до Ташкента. Но эти ходатайства были отклонены. В заключении Министерства финансов, в котором С. Ю. Витте признавал сооружение означенных дорог на казённые средства невозможным: «...впредь до доведения железной дороги до Владивостока и Порт-Артура, так как для Государственного казначейства постройка железных дорог в столь громадных размерах представляется совершенно непосильной»².

В то же самое время в правительстве увеличивается число предложений со стороны различных предпринимателей относительно сооружения линий, связывающих Туркестан как с Сибирской железной дорогой, так и с европейской сетью. Именно в 1898 г. инженер Л. И. Югович ходатайствовал о предоставлении ему концессии на железную дорогу, соединяющую Ташкент с европейской сетью, барон Сердобин в 1899 г. выступил с предложением относительно линий Чимкент – Поломошная и Оренбург – Ташкент. Наконец, в 1900 г. барон В. П. Рокасовский возбудил ходатайство о предоставлении ему права образовать акционерное общество для строительства и эксплуатации линий Тайга – Верный, Уральск – Семипалатинск, Тургай – гора Магнитная.

Одновременно с возникновением означенных ходатайств, также в 1898 г., правительство само обратило внимание на не-

¹ РГИА. Ф. 391. Оп. 3. Д. 923. Л. 5.

² РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2082. Л. 3.

обходимость соединения рельсовым путём среднеазиатских владений с общеимперской сетью. По превращению Туркестана в нераздельную часть территории Российской империи все наиболее важные экономические, социальные, политические явления и события становились частью, следствием или продолжением общероссийского исторического процесса, но положение столь отдалённой колонизируемой окраины государства накладывало отпечаток на развитие Туркестанского края. И в условиях начала XX века именно железные дороги были обязательным условием российского присутствия в регионе. При обсуждении этого вопроса в Особом, образованном по высочайшему повелению, Совещании в числе других направлений такой соединительной линии было предложено направление от Ташкента к Томску, причём за этим направлением были признаны значительные преимущества в экономическом отношении перед другими линиями, идущими от Среднеазиатской железной дороги¹.

Но на практике вопрос о соединении рельсовым путём Средней Азии с Сибирской железной дорогой оставался открытым и не получал никакого движения до 1902 г., когда в Министерство финансов обратился член английского парламента Ф. Хорнер с предложением образовать акционерное общество для постройки и эксплуатации железной дороги от Ташкента до Поломошной или Тайги, но ему было отказано, так как выяснилось, что он не отвечает требованиям, которые предъявляются к инициаторам такого огромного предприятия. Аналогичная ситуация сложилась и с представителем лондонского банкирского дома «Морган и Джембранд», обратившимся с подобным предложением в марте 1903 г. Также в 1903 г. инженер Л. И. Югович в штабе Сибирского военного округа предлагал соединить железной дорогой Новониколаевск, Барнаул и Ташкент². В этом же году проблема соединения железнодорожного сообщения между Сибирью и Туркестаном обсуждается в правительственных кругах. Во всеподданнейшем отчёте о поездке, предпринятой для обозрения КВЖД, С. Ю. Витте, касаясь вопроса о железнодорожных линиях к Транссибу, отметил, что «...в этом

¹ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2082. Л. 4.

² Скубневский В. А. Влияние Алтайской железной дороги на экономическое развитие Барнаула... С. 67.

отношении надлежит обратить особое внимание на скорейшее сооружение линии от Омска до Ташкента»¹.

Это обстоятельство, конечно, не могло пройти бесследно и в Министерство финансов начинают поступать многочисленные ходатайства о сооружении линии Омск – Ташкент: от ярмарочного комитета Нижнего Новгорода, от омского купечества. В январе 1905 г. С. И. Мамонтов, И. А. Ромейко-Гурко, А. И. Антонович, А. Н. Александров обратились в Министерство финансов с предложением относительно дороги Поломошная – Ташкент, предоставив при этом сертификат одного из лондонских кредитных учреждений на предмет финансового обеспечения. При значимых расхождениях в маршрутах пролегания линий по соединению Сибири с Туркестаном все предприниматели были единодушны в требованиях существенных льгот с правительственной стороны: о даровании абсолютной правительственной гарантии облигационным капиталам, распределении чистого дохода пропорционально между акциями и облигациями, уплате процентов на акции во время постройки и т. д. Ситуацию осложняло обстоятельство отсутствия не только результатов изысканий, но и данных о стоимости сооружения дороги².

Исключительно высокая капиталоемкость железнодорожного строительства, безусловно, требовала тщательного планирования и расчётов. В 1909 г. председатель Междуведомственной комиссии, инженер путей сообщения О. А. Струве был командирован в Сибирь и Среднюю Азию для изучения местных экономических условий в районе проектируемой новой железной дороги для соединения Транссиба со среднеазиатскими линиями. По итогам изучения местных экономических условий было принято заключение, что «...миллионные затраты и ежегодные приплаты совершенно не оправдываются необходимостью сооружения проектируемой дороги. Наоборот, местные условия показывают, что путём целого ряда подъездных путей к Сибирской и среднеазиатским магистралям можно с пользой содействовать успешному развитию этого громадного и богатого по природе района»³.

¹ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2082. Л. 4.

² Там же. Л. 5.

³ Потанин Г. Н. Очерк проектов железнодорожного строительства в Сибири. СПб., 1910. С. 6.

Помимо этого заключения члены комиссии утверждали, что магистральное соединение Туркестана и Сибири – совершенная фантазия, «...так как из Сибири возить нечего, так и обратно. Хлопок, шерсть и другие волокна не нужны в Сибири при отсутствии в ней текстильной промышленности. Ведь не строить же 2 500 вёрст по безлюдным, безводным, песчаным местностям, чтобы вывозить из Туркестана в Сибирь фрукты и вина. То и другое Сибирь уже имеет из Крыма, Астрахани и Кавказа. Нельзя также строить эту дорогу для вывоза сибирского хлеба в Туркестан, ибо у Туркестана под боком свой хлеб, семиреченский, ввоз которого возможен при устройстве подвозного пути к Среднеазиатской дороге из Верного через Пишпек к Андижану»¹.

По инициативе Министерства путей сообщения были организованы местные порайонные комитеты для организации сбора материалов, заседания которых проводились в Новониколаевске, Ташкенте и Самарканде. Впоследствии представители этих комитетов вошли в состав Петербургской Комиссии о новых железных дорогах при Министерстве путей сообщения. Представители Сибири и Туркестана были призваны защищать интересы края в расширении железнодорожной сети, опираясь на экономические, картографические, докладные записки, которые в большом количестве составлялись в порайонных комитетах Томска, Барнаула, Семипалатинска, то есть городов, обойдённых основным направлением Транссиба.

В 1909–1910 гг. на заседании Комиссии о новых железных дорогах было решено начать сооружение параллельной дороги к существующей Сибирской магистрали в направлении от станции Уральск, Рязанско-Уральской железной дороги, через Оренбург и Орск на Семипалатинск и далее через Барнаул на соединение с Сибирской железной дорогой у Новониколаевска с ветвью к Бийску. Здесь же обсуждалась возможность развития линии от Юрги до Кольчугинских копей в Кузнецком уезде Томской губернии. В Туркестане предполагалось построить дорогу от станции Арысь Ташкентской железной дороги до Пишпека и Верного. Таким образом, на этом этапе обсуждения будущего проекта Южно-Сибирской магистрали не исключалась возможность включения в её состав будущих Алтайской, Кольчугинской

¹ Потанин Г. Н. Очерк проектов... С. 7.

и Семиреченской частных железных дорог. По распоряжению Министерства путей сообщения летом 1912 г. под руководством профессора Червинского было проведено экономическое обследование района будущей Южно-Сибирской магистрали в купе с изучением района диагонально примыкающей к Сибирской магистрали линии Петропавловск – Акмолинск – Спасский завод. Экспедиция Червинского учитывала, что часть грузового и пассажирского потока будет отвлечена с Южно-Сибирской магистрали на Троицкую, Кулундинскую и Ачинско-Минусинскую частные линии, которые также могли быть включены в состав формировавшегося грандиозного проекта. Учитывая большой объём работ, Министерство путей сообщения проводило первые технические изыскания в Южной Сибири и Туркестане на свои средства начиная с 1912 г. по трем маршрутам¹:

- Орск – Атбасар – Акмолинск – Павлодар – Барнаул – Кузнецк – Канск;
- Орск – Атбасар – Акмолинск – Семипалатинск;
- Петропавловск – Акмолинск – Спасский завод.

В правительственных сферах ещё не был решен вопрос о возможном способе строительства, а в министерства путей сообщения и финансов уже поступали ходатайства о проведении предполагаемой магистрали по разным направлениям².

1. О сооружении Южно-Сибирской магистрали в направлении от Ташкентской железной дороги на Семипалатинск:

а) статский советник М. М. Имшенецкий, барон Б. А. Кусов, граф А. В. Гудович;

б) коммерции сов. С. А. Булочкин, коммерции сов. Н. А. Найденов, Л. И. Югович;

в) генерал-майор в отставке А. А. Рейнбот, А. И. Гукалов, Л. С. Павлов, С. И. Чижов, С. В. Прохоров, И. О. Куравлев;

г) Ф. Ф. Кох, граф П. А. Бобринский;

д) потомственный почетный гражданин Н. Д. Морозов.

2. В направлении от Ташкентской железной дороги на Павлодар – Барнаул:

а) коммерции сов. К. В. Николаевский и А. О. Бриккельмейер;

¹ РГИА. Ф. 391. Оп. 3. Д. 923. Л. 166, 224.

² РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2077. Л. 197; Ф. 1427. Оп. 1. Д. 310. Л. 23, 25; Ф. 634. Оп. 1. Д. 95. Л. 5; Алтайское дело. 1912. 2 дек.; Утро Сибири. 1913. 12 марта.

б) камер-юнкер, барон М. М. Медем и церемониймейстер А. Д. Голицын;

в) тайный советник В. Ф. Трёпов и действительный статский советник С. С. Хрулёв;

г) инженер Г. А. Матренинский;

д) инженер П. И. Рашевский и граф С. В. Татищев.

3. В направлении Петропавловк – Акмолинск:

а) статский советник М. А. Соловейчик, генерал-лейтенант в отставке И. Н. Гульковский и Я. М. Гольденов.

4. В направлении Шадринск – Курган – Атбасар:

а) курганские купцы П. В. Соколов, Ф. М. Дунаев, Л. Д. Смолин.

5. В направлении Петропавловск – Кокчетав:

а) тайный советник В. К. фон Анрен и Л. К. Шепшинцев.

Ещё до начала подготовительных работ по строительству Южно-Сибирской линии выдвигались планы по его расширению для обеспечения выхода к Азовскому и Черному морям путём продолжения линии на Царицын¹. На восток Южно-Сибирская магистраль по предварительным изысканиям проектировалась через Минусинск до станции Тайшет Сибирской железной дороги².

В большом количестве проектов железнодорожного строительства в Азиатской России доминирующее положение занимала подготовка к возведению Южно-Сибирской магистрали, маршрут пролегания которой был во многом обусловлен уже формировавшейся конфигурацией железнодорожной сети, в состав которой входили государственные магистрали, несшие основную нагрузку пионерной задачи транспортного освоения гигантских пространств, как в финансовом, так и в организационно-техническом процессе.

После окончания изысканий трассы Совет министров 19 декабря 1913 г. решил проводить Южно-Сибирскую магистраль от Орска через Акмолинск до Семипалатинска протяжением 1 618 в.³ Устав акционерного общества Южно-Сибирской магистрали и указ об отчуждении земель для нужд строительства был подписан Николаем II 20 июля 1914 г.⁴

¹ РГИА. Ф. 595. Оп. 6. Д. 13. Л. 47.

² Восточный участок Южно-Сибирской магистрали. Минусинск, 1913. С. 14.

³ Собрание узаконений. ... Отд. 2. 1914 г. № 147. Ст. 1243. С. 4786; Финансовое обозрение. 1914 г. 1 июля.

⁴ РГИА. Ф. 1157. Оп. 1. Д. 50. Л. 323.

Условия начавшейся Первой мировой войны не позволили развернуть деятельность формирующемуся предприятию Южно-Сибирской магистрали в полном объёме и 13 января 1916 г. II департамент Государственного Совета предлагал отдалить развитие деятельности по образованию акционерного общества Южсиба «...не позднее одного года, считая со дня ратификации мирного договора между Россией и воюющими с ней державами». Банковский консорциум во главе с Петроградским международным коммерческим банком, невзирая на чрезвычайную ситуацию, продолжал работу по совершенствованию проекта и организации акционерного общества. 24 февраля 1917 г. в устав общества Южно-Сибирской железной дороги была внесена поправка об изменении направления: магистраль планировалось вести от Акмолинска не на Семипалатинск, а на Павлодар – Барнаул с ответвлениями на Семипалатинск и к Экибастузским каменноугольным копям. Новое протяжение линии определялось в 2 325 вёрст¹. Во время Первой мировой войны, революционного периода, Гражданской войны полное осуществление этого проекта было невозможно. Масштабное железнодорожное строительство по соединению Сибири и Туркестана было организовано в годы первой пятилетки и завершилось по изменённому проекту в виде Турксиба в условиях конструктивной направленности, обусловленной индустриализацией народного хозяйства СССР.

Активное пионерное железнодорожное строительство на высокоширотных пространствах Азии и Америки давало возможность составлять самые смелые, даже фантастические по тем временам, проекты проведения железнодорожных трасс. При обсуждении проблемы эффективности капиталовложений в железнодорожное строительство, по совокупности воздействия его на хозяйственный прогресс, в качестве наиболее сходной модели разработки технико-экономических аспектов строительства и эксплуатационной работы железных дорог приводились американо-канадские аналоги сооружения железнодорожных линий «по самым диким, неведомым районам, совершенно населённым и, казалось бы, не обеспечивающим ни одной тонны груза», что и было положено в обоснование широкого подхода к

¹ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2077. Л. 264.

транспортному строительству в новых районах. Получил обособление даже специальный термин «канадизация Сибири», обозначавший особый, протекционистский, путь освоения территории при транспортном строительстве, не утративший своего значения и в современной практике освоения Канадского Севера¹.

Одним из таких проектов являлся план возведения Трансалясской магистрали. Впервые идеи соединения Евразии и Северной Америки возникли в Соединённых Штатах Америки в XIX в. Среди нескольких предложений выделялись проекты губернатора штата Колорадо, американского железнодорожного короля Гарримана, который под данный проект просил у правительства Российской империи концессию на сооружение линии. Затем с предложением относительно соединения непрерывным рельсовым путём Сибири и Америки через возведение тоннеля через Берингов пролив выступил французский гражданин, представитель американского синдиката, Лойк-де-Лобель в 1902 г. Но Особым Совещанием по вопросам железнодорожного строительства это ходатайство было единогласно отклонено ввиду «невыгодного в экономическом и опасного в политическом отношении».

11 мая 1905 г. в Нью-Йорке инициативной группой Американского синдиката во главе с Лойк-де-Лобелем был подписан проект договора об образовании Синдиката по сооружению железной дороги Транс – Аляска – Сибирь. Окончательное формирование проекта было возможно только в случае предоставления в распоряжение синдиката «решительного указа Его Величества Императора Всероссийского о предоставлении "Промышленной привилегии" на земли в полосах отвода». При этом инициаторы оперировали запиской иркутского окружного инженера К. Н. Тульчинского, поддержавшего проект Транс – Аляска – Сибирь.

В конце 1905 г. Лойк-де-Лобель вновь возбудил ходатайство о предоставлении ему концессии на постройку линии от станции Канск Сибирской железной дороги до Берингова пролива². 1 декабря 1905 г. состоялось Особое совещание под руководством председателя Совета министров С. Ю. Витте, в котором участвовали председатель Совета Государственной обороны Великий князь Николай Николаевич, министр иностранных дел

¹ Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство... С. 14.

² РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 640. Л. 1.

В. Н. Ламсдорф, министр финансов И. П. Шипов, министр торговли и промышленности В. И. Тимирязев, министр юстиции С. С. Манухин, министр путей сообщения К. С. Немешаев, военный министр, генерал-лейтенант А. Ф. Редигер, начальник Генштаба генерал-лейтенант Ф. Ф. Палицын, Государственный контролёр Д. А. Философов, главный управляющий землеустройством и земледелием Н. Н. Кутлер¹.

Столь представительное собрание рассматривало предложение Лойк-де-Лобеля о строительстве железной дороги «от Канска направлением на гг. Киренск, Якутск, Верхне-Колымск к мысу Дежнёва и, проходя через тоннель под Беринговым проливом, перейти на территорию Соединённых Штатов Америки». Протяжённость дороги составляла 5 тыс. вёрст. Стоимость линии оценивалась в 470 млн руб. (1 250 млн франков)². Правительственных гарантий при этом не предусматривалось, но соискатели предполагаемой концессии настойчиво убеждали высокое собрание в удовлетворении их просьбы об отводе территорий на 12 км в каждую сторону от рельсового пути для промышленной разработки недр и поверхностных природных богатств. Срок концессии предполагался на 90 лет³. Группа Лойк-де-Лобеля была готова предоставить русским металлургическим заводам значительные заказы на изготовление предметов железнодорожного устройства. Помимо этого, иностранцы предлагали разработать проекты о проведении от искомой линии Канск – Берингов пролив ответвлений на Читу, Благовещенск, Хабаровск, Николаевск, Охотск.

Взвешенную позицию по вопросам планирования железнодорожной сети на гигантских пространствах северо-восточной части России занимал Приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер, отмечавший в 1906 г. в письме начальнику Главного Штаба А. Е. Эверту, «...что нельзя допустить, чтобы практические американцы так легко, с закрытыми глазами, могли браться за такое огромное предприятие... Скорее можно предположить, что за этим предложением кроются иные планы... Постройка

¹ Андреева Т. И. Деятельность группы Лойк-де-Лобеля и формирование проекта Трансаянской магистрали в начале XX в. // Актуальные вопросы истории Сибири. Седьмые научные чтения памяти профессора А. П. Бородавкина. Барнаул, 2000. С. 150.

² РГИА. Ф. 990. Оп. 1. Д. 71. Л. 2.

³ Тимошенко А. И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири... С. 73.

указанной колеи только тогда имела бы для нас практическое значение, если бы она теснее соединила с центром России и закрепила бы за нами наш Северо-Восток, в частности Чукотский полуостров, Анадырь и Камчатку, из которых в особенности Чукотский полуостров попал в сферу американского влияния». В заключении автор письма указал, что проект «Сибирь – Аляска» надо решительно отклонить.

Российская общественность, осведомлённая в этих вопросах, активно обсуждала эти проекты и чаще всего возражала против них. На страницах журнала «Сибирские вопросы», издававшегося на средства сибиряка-иркутянина В. П. Сукачёва, неоднократно появлялись отрицательные отзывы о подобных проектах. Русский географ, историк, исследователь Сибири П. М. Головачёв писал: «Проект устройства сибирско-американской железной дороги, появившийся в 1902 г., вновь выступил на сцену... По этому проекту, дорога, начавшаяся на американской территории, на Аляске, должна пройти тоннелем под Беринговым проливом, направиться на Якутск, а оттуда на Канск, чтобы соединиться там с Сибирской магистралью... Чтобы строить, надо преодолеть Становой, Колымский, Верхоянский и другие хребты, пересечь целый ряд огромных рек: Омолон, Колыму, Индигирку, Алдан, Лену... Предоставление синдикату американских капиталистов права хозяйничать на Чукотском полуострове, а тем более проводить там железные дороги – покушение на целостность империи, попытка её расчленения... и просто стремление иностранцев к наживе»¹.

В октябре 1906 г. Лойк-де-Лобель зарегистрировал в штате Нью-Джерси акционерное общество с капиталом в 6 млн долларов для строительства линии с указанием о якобы установленном контракте между ним и Комиссией, назначенной Николаем II. Но это не соответствовало действительности, предприниматель вольно истолковал проект Основных условий, выработанных Комиссией. Впоследствии выяснилось, что по многим вопросам обнаружилась его некомпетентность, например, длина проекта тоннеля, приходящаяся на российскую территорию, определялась «... в 28 вёрст, в то время как она была не менее 45 вёрст, так

¹ Головачёв П. По поводу проекта сибирско-американской железной дороги // Сибирские вопросы. 1906. № 2. С. 157–166.

как ширина Берингова пролива в самой узкой его части между мысом Дежнёва и Принца Валлийского равна 86 вёрстам¹.

29 апреля 1907 г. Совет Министров России окончательно отклонил предложение Лойк-де-Лобеля о строительстве линии Канск – Берингов пролив, но до 1913 г. он именовал себя как «Председатель Транс-Аляскинско-Сибирской железной дороги»². Этот грандиозный проект, безусловно, имел и имеет право на существование и воплощение, но всему своё время.

Решение задачи перспективного транспортного освоения периферии экономического пространства Российской империи в ходе становления и развития частного железнодорожного строительства в начале XX в. выходило за рамки социально-экономического и технического значения. Постепенное железнодорожное строительство в Сибири и активизация проектно-изыскательской деятельности на средства частных предпринимателей объективно имели положительное значение для развития внутреннего рынка и общего экономического прогресса страны в ходе развития индустриализации, являющейся стержнем модернизационных перемен в России в начале XX в.

¹ РГИА. Ф. 1276. Оп. 1. Д. 125. Л. 289–293, 309–328.

² РГИА. Ф. 468. Оп. 25. Д. 23. Л. 23.

Заключение

Железнодорожный транспорт Сибири формировался в русле общих социально-экономических перемен, происходивших в России в конце XIX – начале XX в. С проведением Транссибирской магистрали более интенсивно стали развиваться промышленность, сельское хозяйство, торговля, значительно усилился приток отечественных и иностранных капиталов.

В этот период сложились объективные предпосылки для ведения частного железнодорожного строительства, которое становилось насущной необходимостью в переходе к аграрно-индустриальным основам в экономике Сибири. Индустриализация как социально-экономический процесс является стержнем модернизационных реформ, одним из факторов перехода от традиционного аграрного уклада к преимущественно промышленному. Поэтому все перспективные социально-экономические преобразования невозможны без новейших технологических и производственных достижений.

Специфика создания частного железнодорожного транспорта в Сибири, как и в других регионах страны, состояла в том, что привлечение крупных денежных средств требовалось на длительный период. Эти капиталы при участии иностранных займов могли организовать частные коммерческие банки России, которые активно участвовали в таком капиталоемком предприятии, как железнодорожное строительство, в виде консорциума банков или банковского синдиката. Наибольшее значение в финансировании частного железнодорожного строительства Сибири имели Петербургский Международный, Учётно-Ссудный, Русско-Азиатский, Азовско-Донской банки. Они выступали в качестве учредителей обществ частных железных дорог, организовывали акционерные и облигационные капиталы, объединяли в своих руках контрольные пакеты акций, через систему кредитования контролировали деятельность правлений и строительных управлений, всё шире распространяли своё влияние в Сибири, внедряясь в её экономику.

При ведущих позициях предпринимателей центра страны сибирская буржуазия играла второстепенную роль. Но, по мере

развития капиталистических отношений, укреплявшиеся сибирские предприниматели видели в совершенствовании железнодорожных путей сообщения обязательное условие роста доходности своих предприятий. Сибирская буржуазия принимала активное участие в обсуждении проектируемой сети железных дорог, но чаще всего отстаивала свои, локальные, интересы. Во время ведения строительных работ сибирской буржуазии, в силу отсутствия у неё строительного опыта, связей с поставщиками и контрагентами, была отведена второстепенная роль.

Наиболее рельефно проявилась политика монополистических объединений во время планирования железнодорожной сети Сибири. Деятельность железнодорожных обществ (Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской, Кулундинской и начинавшего свою деятельность общества Южно-Сибирской магистрали) и столичных коммерческих банков в годы предвоенного промышленного подъёма и Первой мировой войны свидетельствует о слиянии их капиталов, то есть появлении финансового капитала в железнодорожном транспорте страны. Процесс складывания железнодорожных монополий происходил в результате получения банковскими консорциумами монопольного права на строительство и эксплуатацию железнодорожных линий в определённом районе страны. Сибирь представляла огромное поле деятельности для частных предпринимателей, которые вели борьбу за право получения концессий на сооружение и эксплуатацию железнодорожных линий.

Государство в период формирования конструктивного принципа создания экономико-географической структуры железнодорожного сообщения в Сибири инициировало, финансировало и руководило магистральным сообщением, а также поддерживало и вместе с тем компетентно и жёстко контролировало частное железнодорожное строительство. Государственное поощрение частного железнодорожного предпринимательства приводило к обогащению железнодорожных дельцов, банковских воротил, крупных подрядчиков. В частном железнодорожном бизнесе деятельность государства и предпринимателей укладывалась в рамки частно-государственного партнёрства.

Строительный капитал железнодорожных обществ Сибири создавался путём выпуска акций и гарантированных правитель-

ством облигаций в соотношении 1:9. По мере укрепления позиций частных железнодорожных обществ правления получали ещё более льготные условия – 1:15, 1:19. Акционерный капитал частных железнодорожных обществ Сибири гарантировался правительством на время сооружения из расчёта 3 % годовых. Но дивиденды по акциям не были единственным источником доходов. Учредительская прибыль, доходы от эмиссии и реализации облигационных капиталов, прибыли от экономии на строительстве и тому подобные действия вели к получению огромных прибылей железнодорожными предпринимателями.

Строительство частных железных дорог Сибири и начальный период эксплуатации совпали с предвоенным периодом и временем Первой мировой войны, наложившей тяжёлый отпечаток на всю экономику в целом и на частной железнодорожный транспорт в частности. Сложившиеся диспропорции в народном хозяйстве повлияли на ход строительства и начальный период эксплуатации. Сократились поставки для ведения строительства, подорожали строительные материалы, инструменты, подвижной состав, уменьшалось количество станционных площадок, сократилось количество путевых зданий, ухудшилось водоснабжение станций, нарушались параметры путевого оснащения. В результате мобилизаций сокращалось количество квалифицированных рабочих-строителей, эксплуатационников и чернорабочих.

Формирование и развитие частного железнодорожного транспорта в Сибири объективно имело положительное значение для развития внутреннего рынка и общего хозяйственного прогресса страны. Частные железные дороги Сибири были субъектами модернизации и инновизации в социально-экономической, политической и культурной жизни общества.

Список сокращений

АГКМ – Алтайский государственный краеведческий музей

АлтГУ, АГУ – Алтайский государственный университет

АлтГПУ – Алтайский государственный педагогический университет

ГААК – Государственный архив Алтайского края

ГАИО – Государственный архив Иркутской области

ГАКК – Государственный архив Красноярского края

ГАНО – Государственный архив Новосибирской области

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации

ГАТО – Государственный архив Томской области

КККМ – Красноярский краевой краеведческий музей

КОКМ – Кузбасский областной краеведческий музей

МКУ «Архив г. Ачинска» – Муниципальное казённое учреждение «Архив г. Ачинска»

ОГИКМ – Омский государственный историко-краеведческий музей

РГАЭ – Российский государственный архив экономики

РГИА – Российский государственный исторический архив

ТОКМ – Томский областной краеведческий музей имени М. Б. Шатилова

ЦМЖТ – Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ИСТОЧНИКИ

Архивные материалы

Российский государственный исторический архив (РГИА)

1. Ф. 23. Министерство торговли и промышленности. 1811–1925 гг. Оп. 10. Д. 152, 584.
2. Ф. 37. Горный департамент. 1733–1919 гг. Оп. 44. Д. 2379.
3. Ф. 50. Акционерное золотопромышленное общество «Алтай». 1912–1918 гг. Оп. 1. Д. 23.
4. Ф. 54. Богословское горнозаводское акционерное общество. 1875–1917 гг. Оп. 1. Д. 118.
5. Ф. 80. Российское горнопромышленное общество (Росгорн). 1901–1917 гг. Оп. 1. Д. 63.
6. Ф. 240. Инженерный совет МПС. 1892–1918 гг. Оп. 1. Д. 431, 1158; Оп. 2. Д. 176.
7. Ф. 268. Департамент железнодорожных дел МФ. 1860–1919 гг. Оп. 1. Д. 80; Оп. 3. Д. 137, 195, 300, 991, 992, 1100, 1170, 1194, 1195, 1324, 1337, 1344, 1345.
8. Ф. 273. Управление железных дорог МПС. 1867–1920 гг. Оп. 2. Д. 67; Оп. 6. Д. 1261; Оп. 9. Д. 7269; Оп. 10. Д. 3761, 8535; Оп. 11. Д. 1417, 1453, 1454; Оп. 16. Д. 11.
9. Ф. 274. Управление по сооружению железных дорог МПС. 1870–1922 гг. Оп. 1. Ч. 1. Д. 246; Оп. 2. Д. 340, 719, 640, 994, 1035, 1276, 1296; Оп. 5. Ч. 2. Д. 205; Оп. 9. Д. 6, 8, 9, 17; Оп. 10. Д. 152.
10. Ф. 291. Правление общества по постройке Алтайской железной дороги. 1909–1916 гг. Оп. 1. Д. 1, 4, 5, 6, 13, 17, 22, 23.
11. Ф. 350. Планы и чертежи по строительству железных дорог и искусственных сооружений. (Коллекция.) Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и гражданских сооружений, водоснабжения станций, чер-

- тежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и сооружению железных дорог в России; отчеты по эксплуатации железных дорог. 1870–1936 гг. Оп. 2. Д. 156; Оп. 20. Д. 8, 16; Оп. 61. Д. 2201.
12. Ф. 364. Управление по сооружению Сибирской железной дороги Управления казённых железных дорог МПС. 1891–1914 гг. Оп. 6. Д. 206; Оп. 8. Д. 44.
 13. Ф. 391. Переселенческое управление МЗ. 1867–1918 гг. Оп. 3. Д. 923; Оп. 4. Д. 277, 2077, 2080, 2082, 2087.
 14. Ф. 468. Кабинет его императорского величества МИДв. 1705–1918 гг. Оп. 25. Д. 23, 126 (б).
 15. Ф. 515. Главное управление уделов МИДв. 1716–1920 гг. Оп. 79. Д. 76, 157, 565.
 16. Ф. 576. Государственный контроль. 1792–1923 гг. Оп. 23. Д. 9, 30, 209.
 17. Ф. 595. Волжско-Камский коммерческий банк. 1870–1918 гг. Оп. 6. Д. 13.
 18. Ф. 616. Азовско-Донской коммерческий банк. 1879–1918 гг. Оп. 1. Д. 51, 313, 422, 459, 472.
 19. Ф. 630. Русско-Азиатский банк. 1909–1922 гг. Оп. 2. Д. 823, 923, 924, 933.
 20. Ф. 634. Русский торгово-промышленный банк. 1890–1918 гг. Оп. 1. Д. 76, 80, 95, 101, 111, 114.
 21. Ф. 638. Сибирский торговый банк. 1872–1919 гг. Оп. 1. Д. 59, 199.
 22. Ф. 990. Марков Николай Львович. (1841 – не ранее 1918), Председатель правления общества Юго-Восточных железных дорог, член Государственной Думы III и IV созывов. 1868–1918 гг. Оп. 1. Д. 71, 146, 180.
 23. Ф. 1157. Второй департамент Государственного Совета. 1906–1915 гг. Оп. 1. Д. 14, 50, 56.
 24. Ф. 1276. Совет министров. 1905–1917 гг. Оп. 1. Д. 125; Оп. 2. Д. 369; Оп. 7. Д. 187; Оп. 8. Д. 247; Оп. 10. Д. 434; Оп. 14. Д. 324.
 25. Ф. 1278. Государственная Дума I, II, III, IV созывов. 1906–1917 гг. Оп. 2. Д. 3369.
 26. Ф. 1425. Документальные материалы торгово-промышленных акционерных обществ и товариществ. Коллекция. 1841–1919 гг. Оп. 2. Д. 153.

27. Ф. 1427. Риддерское горнопромышленное акционерное общество. 1913–1918 гг. Оп. 1. Д. 310.

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

28. Ф. Р-130. Совет народных комиссаров. (СНК РСФСР). 1917–1991 гг. Оп. 2. Д. 686.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

29. Ф. 6936. Всероссийская Центральная ликвидационная Комиссия по делам частных железных дорог (при СНК РСФСР). 1918–1919 гг. Оп. 1. Д. 36, 79, 85, 87.

Государственный архив Алтайского края (ГААК)

30. Ф. 4. Главное управление Алтайского округа. 1896–1918 гг. Оп. 3. Д. 2145, 2635, 2875, 2909; Оп. 14. Д. 27.
31. Ф. 71. Барнаульское отделение Русского для внешней торговли банка. 1894–1915 гг. Оп. 1. Д. 1.
32. Ф. 125. Бийское железнодорожное почтовое отделение. 1915–1919 гг. Оп. 1. Д. 4.

Государственный архив Иркутской области (ГИАО)

33. Ф. 31. Управление строительной и дорожной частями при Иркутском генерал-губернаторе. 1833–1919 гг. Оп. 3. Д. 680, 681, 682.
34. Ф. 71. Экспедиция по закупке скота в Монголии для нужд действующей армии. 1913–1920 гг. Оп. 2. Д. 114.
35. Ф. 362. Товарищество «Камышет». Камышетский цементный завод на станции Камышет Сибирской железной дороги. 1909–1919 гг. Оп. 1. Д. 32

Государственный архив Красноярского края (ГАКК)

36. Ф. 595. Енисейское губернское управление Министерства внутренних дел г. Красноярска Енисейской губернии. 1829–1919 гг. Оп. 3. Д. 1167; Оп. 58. Д. 358; Оп. 59. Д. 337.
37. Ф. 799. Государственный контроль по постройке Ачинско-Минусинской железной дороги. 1915–1916 гг. Оп. 1. Д. 5, 6, 11, 14, 19.

38. Ф. 516. Прокурор Красноярского окружного суда. 1897–1919 гг. Оп. 1. Д. 59.

Государственный архив Новосибирской области (ГАНО)

39. Ф. Д. 97. Новониколаевская городская управа. 1895–1919 гг.
40. Оп. 1. Д. 36, 49, 113.
41. Ф. Д. 141. Новониколаевский биржевой комитет. 1913 г. Оп. 1. Д. 1.

Государственный архив Томской области (ГАТО)

42. Ф. Р–217. Управление работами по сооружению Кольчугинской железной дороги. 1916–1922 гг. Оп. 1. Д. 2, 7, 8.

Муниципальное казённое учреждение «Архив г. Ачинска» (МКУ «Архив г. Ачинска»)

43. Ф. 16. Управление по постройке Ачинско-Минусинской железной дороги. 1913–1919 гг. Оп. 1. Д. 1, 2, 3, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25, 29, 31, 32, 33, 35, 42, 43, 47, 55, 58, 67, 68, 69.

Архив Алтайского отделения ордена Ленина Западно-Сибирской железной дороги

44. Ф. 27. Историческая справка Локомотивного депо. 1914–1935 гг.

Музейные материалы

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации

45. ЦМЖТ КП 13742. Фото. Жетон в честь окончания строительства Кольчугинской железной дороги, 1915 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=15751850> (дата обращения: 07.07.2021).

Алтайский государственный краеведческий музей

46. Н. Ф. 1610.4 Строительство Алтайской железной дороги (1912–1915).

47. Н. Ф. 1610.5 Строительство Алтайской железной дороги (1912–1915).
48. Н. Ф. 1610.6 Строительство Алтайской железной дороги (1912–1915).
49. Н. Ф. 1610.7 Строительство Алтайской железной дороги (1912–1915).

Красноярский краевой краеведческий музей

50. КККМ ОФ 11535. Фото. Облигация Общества Ачинск-Минусинской железной дороги на 187 рублей 50 копеек, 1914 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=25104597> (дата обращения: 07.07.2021).
51. КККМ ОФ 11606/188. Фото. Открытое письмо. Железнодорожный путь близ горы Кемчук в окрестностях Ачинска, 1904 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=13716493> (дата обращения: 07.07.2021).

Кузбасский государственный краеведческий музей

52. КОКМ ОФ 22937. Фото. Облигация № 49388 в 187 рублей 50 копеек 4 ½ % облигационного займа общества Кольчугинской железной дороги с 5-ю купонами (16-й – 20-й), 1913 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=25758357> (дата обращения: 07.07.2021).

Омский государственный историко-краеведческий музей

53. ОМК-1332/58. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. 1-ый нивеллир 2-ой партии. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136268> (дата обращения: 07.07.2021).
54. ОМК-1332/57. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. Пикетаж. Фотограф Мандра-

жи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136236> (дата обращения: 07.07.2021).

55. ОМК-1332/55. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. Дневка. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136234> (дата обращения: 07.07.2021).
56. ОМК-1332/46. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. У реки Бурлы. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136228> (дата обращения: 07.07.2021).
57. ОМК-1332/38. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. Палатка начальника 2-ой партии. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27135971> (дата обращения: 07.07.2021).

Томский областной краеведческий музей имени Михаила Бонифатьевича Шатилова

58. ТОКМ 8828. Фото. Врачебно-санитарная служба управления работ по сооружению Алтайской железной дороги, 1913–1915 гг. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27968507> (дата обращения: 07.07.2021).

Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги

59. Текущая экспозиция.

Документальные и статистические публикации

60. Азиатская Россия (Атлас Азиатской России) : в 3 т. Т. 2. Земля и хозяйство. – Санкт-Петербург : Переселенческое управление

- Главного управления землеустройства и земледелия, 1914. – 638 с.
61. Восточный участок Южно-Сибирской магистрали. – Минусинск : Тип. А. Ф. Метёлкина, 1913. – 38 с.
 62. Доклад Иркутского купеческого общества по вопросу проведения железной дороги Иркутск – Бодайбо. – Иркутск, 1911. – 27 с.
 63. Доклад № 4: О частном железнодорожном строительстве / Финансовая подкомиссия в общее собрание высочайше учреждённой Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – Санкт-Петербург, 1912. – 50 с.
 64. Журнал Комиссии о новых железных дорогах по вопросу о сооружении Ачинск-Минусинской железной дороги. – Санкт-Петербург, 1912. – 31 с.
 65. Журнал Комиссии по рассмотрению вопроса о развитии рельсовой сети в Западной Сибири. – Томск : Типография Шредера, 1909. – 44 с.
 66. Записка об Ачинско-Минусинской железной дороге и ее работе с приложением правительственных постановлений по вопросам о достройке дороги. – Новониколаевск : Издание временного общества «Ачминдор», 1923. – 85 с.
 67. Инструкция для производства изысканий переселенческих дорог. – Б. м. – 16 с.
 68. К проекту о железнодорожной линии Ачинск – Енисейск : (Экономическая записка) / О-во Ачинс-Минусин. ж. д. – Санкт-Петербург : Тип. М-ва пут. сообщ., 1914. – 79 с.
 69. Обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за десять лет (1900–1909 гг.) / Упр. Сиб. ж. д. ; сост. А. З. Сахаров. – Томск : Товарищество «Печатня С. П. Яковлева», 1911. – 433 с.
 70. План железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее десятилетие: (Заключение Сиб. бюро на схему плана железнодорожного строительства в Сибири, выработанного Особым междуведомственным совещанием, под председательством т. министра путей сообщения И. Н. Борисова. – Петроград : Садовая типо-лит. Н. Г. Мазур, 1917. – 79 с.
 71. Сведения о железных дорогах за 1913 г. Сост. Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля

- по данным эксплуатационных отчётов железных дорог и другим источникам. – Санкт-Петербург, 1913. – 144 с.
72. Сводная таблица грузов и выручки линии Минусинск – Белоцарск. – Петроград : Изд. общества Ачинско-Минусинской железной дороги, 1916. – 33 с.
73. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – Санкт-Петербург, 1908, 1912, 1913; Петроград, 1914, 1915, 1916.
74. Статистический сборник МПС за 1913 г. – Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. – Петроград : Типография Министерства путей сообщения. Товарищество И. Н. Кушнерева и К, 1917. – 144 с.
75. Статистический сборник Министерства финансов (1904–1913 гг.). – Санкт-Петербург, 1913. – 147 с.
76. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири / под ред. Виктора Попова. – Иркутск : Канцелярия генерал-губернатора, 1907–1908. – Т. 1. – 218 с.

Периодическая печать

Газеты

77. Алтайское дело. – Новониколаевск, 1912–1916.
78. Ачинские известия. – Ачинск, 1917.
79. Банковская и биржевая жизнь. – Санкт-Петербург, 1912.
80. Биржевые ведомости. – Санкт-Петербург, 1912.
81. Голос Сибири. – Иркутск, 1913.
82. Голос Сибири. – Новониколаевск, 1917.
83. Жизнь Алтая. – Барнаул, 1913–1917.
84. Минусинский край. – Минусинск, 1916.
85. Минусинский листок. – Минусинск, 1915.
86. Правительственный вестник. – Санкт-Петербург, 1911, 1914.
87. Свободная Сибирь. – Красноярск, 1917.
88. Сибирская жизнь. – Томск, 1912, 1913, 1916.
89. Сибирская мысль. – Томск, 1912.
90. Тюменская область сегодня. – Тюмень, 1998.
91. Утро Сибири. – Томск, 1913–1916.
92. Финансовая газета. – Санкт-Петербург ; Петроград, 1914, 1915.

Журналы

93. Банки и биржа. – Санкт-Петербург, 1913.
94. Биржа. – Санкт-Петербург, 1906, 1912–1914.
95. Биржа за неделю. – Санкт-Петербург; Петроград, 1914, 1916.
96. Биржевая спекуляция и акционерное дело. – Санкт-Петербург, 1913–1914.
97. Вестник МГУ. – Москва, 1946.
98. Вестник финансов, торговли и промышленности. – Петроград, 1916.
99. Вопросы истории. – Москва, 1959, 1979, 1981, 2004, 2006.
100. Вопросы колонизации. – Санкт-Петербург, 1912, 1914.
101. Железнодорожное дело. – Санкт-Петербург, Петроград, 1904, 1911, 1916, 1917.
102. Отечественная история. – Москва, 1995.
103. Промышленность и торговля. – Санкт-Петербург; Петроград, 1914, 1916.
104. Российская история. – Москва, 2021.
105. Финансовое обозрение. – Санкт-Петербург; Петроград, 1913–1915, 1917.

ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Андреева, Т. И. Алтайская железная дорога / Т. И. Андреева // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918 : энциклопедия : в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. – Москва : Политическая энциклопедия, 2014. – Т. 1. – С. 61.
2. Андреева, Т. И. Ачинско-Минусинская железная дорога / Т. И. Андреева // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918 : энциклопедия : в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. – Москва : Политическая энциклопедия, 2014. – Т. 1. – С. 94.
3. Андреева, Т. И. Военно-стратегический фактор строительства Транссибирской магистрали / Т. И. Андреева // Хозяйственное и культурное освоение Урала и Сибири в XIX–XXI вв. : сборник научных трудов / под ред. К. В. Фадеева. – Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2012. – Вып. 4. – С. 86–92.
4. Андреева, Т. И. Деятельность группы Лойк-де-Лобеля и формирование проекта Трансаляскинской магистрали в начале XX в. / Т. И. Андреева // Актуальные вопросы истории Сиби-

ри : Седьмые научные чтения памяти профессора А. П. Бородавкина : сборник материалов научной конференции / отв. ред. В. А. Скубневский, Ю. М. Гончаров. – Барнаул, 2000. – С. 149–151.

5. Андреева, Т. И. Кольчугинская железная дорога / Т. И. Андреева // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918 : энциклопедия : в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. – Москва : Политическая энциклопедия, 2014. – Т. 2. – С. 85–86.
6. Андреева, Т. И. Кулундинская железная дорога / Т. И. Андреева // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918 : энциклопедия : в 3 т. / отв. ред. А. К. Сорокин. – Москва : Политическая энциклопедия, 2014. – Т. 2. – С. 181–182.
7. Андреева, Т. И. Организация подрядов и поставок в частном железнодорожном строительстве Азиатской России в начале XX в. / Т. И. Андреева // Известия Алтайского государственного университета. Сер. : Исторические науки и археология. – 2015. – № 4/1 (88). – С. 15–19.
8. Андреева, Т. И. Частные железные дороги Алтая в системе Государственного контроля Российской империи / Т. И. Андреева // Алтай в истории российской государственности : материалы научно-практической конференции, посвященной 75-летию образования Алтайского края. Барнаул, 10–11 сентября 2012 г. / ред. кол.: Б. В. Ларин и др. – Барнаул : Изд-во Алтайского гос. ун-та, 2012. – С. 118–121.
9. Адрианов, Г. В. Изыскания Минусинской железной дороги на средства Ал-ра Ал-вича и Вер. Арс. Баландиных. 1910–1915 г. : поясн. зап. к проекту / Г. В. Адрианов. – Санкт-Петербург : Тип. Лурье и К, 1911. – 18 с.
10. Андрюкова, С. В. Железнодорожное освоение Южного Кузбасса (первая половина XX в.) / С. В. Андрюкова // Экономическая история Сибири XX века : материалы Всероссийской научной конференции. 30 июня – 1 июля 2006 г., Барнаул : в 3 ч. / под ред. Е. В. Демчик. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2006. – Ч. 2. – С. 211–215.
11. Андрюкова, С. В. Железнодорожное строительство на территории Кузбасса: (1861–1941 гг.): спец. 07.00.02 : автореф. дис. ... канд. ист. наук / С. В. Андрюкова. – Кемерово, 2007. – 23 с.
12. Андрюкова, С. В. Изыскания и проектирование железнодорожной линии в Кузбасс / С. В. Андрюкова // Хозяйственное и

- культурное освоение Урала и Сибири в XIX–XXI вв. : сборник научных трудов / под ред. К. В. Фадеева. – Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2014. – Вып. 5. – С. 49–58.
13. Андрюкова, С. В. Кузбасс в первой четверти XX в.: проблемы транспортного освоения / С. В. Андрюкова // Вестник Том. гос. ун-та. – 2007. – № 297. – С. 102–103.
 14. Анучин, В. И. Пути сообщения в Сибири / В. И. Анучин // Право и финансово-промышленная жизнь в Сибири. Тетрадь 1 / под ред. и изд. Р. Л. Вейсман. – Томск, 1915. – С. 99–102.
 15. Баёв, О. В. Иностранный капитал в промышленности Кузнецкого бассейна (конец XIX – начало XX в.) / О. В. Баёв. – Кемерово : Кузбассвуиздат, 2004. – 175 с.
 16. Баталова (Андреева), Т. И. История частного железнодорожного транспорта Сибири в конце XIX – начале XX вв. : дис. ... канд. ист. наук / Т. И. Баталова (Андреева). – Томск, 1990. – 200 с.
 17. Баталова, Т. И. Источники финансирования частного железнодорожного строительства в Сибири / Т. И. Баталова // Предприниматели и предпринимательство в Сибири в XVIII – 1920-е гг. : межвуз. сборник научных статей. – Барнаул : Изд-во Алт. гос. ун-та, 1995. – С. 153–174.
 18. Баталова, Т. И. Проблемы государственного регулирования частного железнодорожного строительства в Азиатской России / Т. И. Баталова // Проблемы истории, историографии и источниковедения России XIII–XX вв. : материалы конференции, посвящённой памяти профессора А. А. Говоркова / под ред. А. Н. Жеравиной. – Томск, 2003. – С. 258–262.
 19. Баталова, Т. И. Станция Барнаул / Т. И. Баталова // Барнаул : энциклопедия. – Барнаул : Изд-во Алт. гос. ун-та, 2000. – 408 с.
 20. Баталова, Т. И. Территориальное размещение частных железных дорог Азиатской России и политика государства / Т. И. Баталова // Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII – начала XX в. : материалы Всероссийской научной конференции, г. Томск, 22 мая 2007 г. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 2007. – С. 134–141.
 21. Бахтурина, А. Ю. Окраины Российской империи: государственное управление и национальная политика в годы первой мировой войны (1914–1917 гг.) : монография / А. Ю. Бахтурина. – Москва : РОССПЭН, 2004. – 388 с.

22. Белимов, И. Т. К вопросу о численности и составе железнодорожного пролетариата Сибири накануне Октябрьской революции / И. Т. Белимов // Из истории рабочего класса Сибири. – Новосибирск : Кн. изд-во, 1964. – С. 204–221.
23. Белимов, И. Т. Революционная борьба железнодорожного пролетариата Сибири в период империализма. (1892–1917 гг.) : дис. ... д-ра ист. наук / И. Т. Белимов. – Ленинград, 1975. – 345 с.
24. Беляков, А. А. Внутренние водные пути России в государственной политике конца XIX – начала XX века / А. А. Беляков // Отечественная история. – 1995. – № 2. – С. 154–165.
25. Блинов, Н. В. Пролетариат и буржуазия Сибири в период империализма / Н. В. Блинов, Г. Х. Рабинович // Рабочий класс центра страны и Сибири (конец XIX – начало XX в.) : сб. науч. тр. / редкол. : д-р ист. наук Л. М. Горюшкин (отв. ред.) и др. – Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1981. – С. 105–131.
26. Бовыкин, В. И. Зарождение финансового капитала в России / В. И. Бовыкин. – Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1967. – 295 с.
27. Бовыкин, В. И. Государственно-монополистический капитализм в России (к вопросу о предпосылках социалистической революции) / В. И. Бовыкин, И. Ф. Гиндин, К. Н. Тарновский // История СССР. – 1959. – № 3. – С. 83–117.
28. Боголепова, И. Н. Финансовый капитал в железнодорожном строительстве России накануне Первой мировой войны / И. Н. Боголепова // Вопросы истории. – 1979. – № 9. – С. 52–60.
29. Бойко, В. П. Проектирование и начало строительства Транссибирской магистрали и ее влияние на экономику Сибири / В. П. Бойко // Хозяйственное и культурное освоение Урала и Сибири в XIX–XXI вв. : сборник научных трудов / под ред. К. В. Фадеева. – Томск : Оптимум, 2010. – Вып. 2. – С. 27–34.
30. Бойко, В. П. Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения (дороги и их строительство как средство хозяйственного и социокультурного развития общества и государства) / В. П. Бойко, В. Н. Ефименко, А. П. Кадесников. – Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2010. – 136 с.
31. Большаков, В. Н. Источники пополнения рабочей силы в промышленность Сибири накануне Первой мировой вой-

- ны / В. Н. Большаков // Промышленность и рабочие Сибири в период капитализма : сборник статей. – Новосибирск : Наука, 1980. – С. 156–171.
32. Борзунов, В. Ф. Влияние Транссибирской магистрали на развитие сельского хозяйства Сибири и Дальнего Востока в начале XX в. (1900–1914) / В. Ф. Борзунов // Особенности аграрного строя России в период империализма : материалы сессии Научного совета по проблеме «Исторические предпосылки Великой Октябрьской социалистической революции»: май 1960 г. / редкол. : С. М. Дубровский, А. Л. Сидоров, К. Ф. Шацц-лло. – Москва : Изд-во Академии наук СССР, 1962. – С. 160–186.
33. Борзунов, В. Ф. Из истории формирования сибирской буржуазии в конце XIX – начале XX вв. / В. Ф. Борзунов // Из истории Сибири и Алтая : сборник статей / Отд. гуманитарных исследований Сиб. отд-ния АН СССР. Глав. архивное управление при Совете Министров СССР. Науч. совет Архивного отд. Алт. Крайисполкома ; отв. ред. чл.-кор. АН СССР А. П. Окладников. – Барнаул : Алт. кн. изд., 1968. – С. 88–113.
34. Борзунов, В. Ф. История создания Транссибирской магистрали XIX – начала XX вв. : автореф. дис. ... д-ра ист. наук / В. Ф. Борзунов. – Томск, 1972. – 40 с.
35. Борзунов, В. Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. / В. Ф. Борзунов // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока : труды конференции по истории Сибири и Дальнего Востока ; материалы пленарного заседания и секции истории досоветского периода, археологии и этнографии, март 1960. – Новосибирск, 1961. – С. 97–107.
36. Борзунов, В. Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции. (По материалам строительства Транссибирской магистрали 1891–1904 гг.) / В. Ф. Борзунов. – Москва : Наука, 1965. – 198 с.
37. Борзунов, В. Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав / В. Ф. Борзунов. – Москва, 2001. – Ч. 2. – 159 с.
38. Букин, С. С. Стратегические идеи модернизации Сибири (конец XIX – первая треть XX в.) / С. С. Букин, А. И. Тимошенко // Вестник Томского государственного университета. Сер. : История. – 2004. – № 281. – С. 17–20.

39. Бубликов, А. А. Частное железнодорожное строительство последних лет / А. А. Бубликов. – Санкт-Петербург : Тип. т-ва Электротип Н. Я. Стойковой, 1914. – 55 с.
40. Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно: сост. по распоряжению Министра путей сообщ., действительного Тайного советника кн. М. И. Хилкова, инж., Тайн. сов. В. М. Верховским / В. М. Верховский. – Санкт-Петербург : Тип. МПС (т-ва И. Н. Кушнерев и К), 1898. – 59 с.
41. Вечер, Е. В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX – начале XX вв. : спец. 07. 00. 02 : автореф. дис. ... канд. ист. наук / Е. В. Вечер. – Кемерово, 2004. – 20 с.
42. Винокуров, М. А. Экономика Сибири: 1900–1928 / М. А. Винокуров, А. П. Суходолов. – Новосибирск : Наука: Сибирская издательская фирма Российской академии наук, 1996. – 320 с.
43. Виргинский, В. С. История техники железнодорожного транспорта / В. С. Виргинский. – Москва : Трансжелдориздат, 1938. – Вып. 1. – 217 с.
44. Витте, С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети : докл., прочит. в Инте инж. пут. сообщения имп. Александра I 7 апреля 1910 г. почет. чл. Ин-та гр. С. Ю. Витте / С. Ю. Витте. – Санкт-Петербург : Ин-т инж. пут. сообщ. имп. Александра I, 1910. – 12 с.
45. Витте, С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С. Ю. Витте. – Киев : Тип. И. Н. Кушнерева, 1883. – 281 с.
46. Волобуев, П. В. Монополистический капитал и экономическая политика Временного правительства / П. В. Волобуев // История СССР. – 1960. – № 1. – С. 144–156.
47. Волобуев, П. В. О государственно-монополистическом капитализме в России в 1917 г. (март – октябрь) / П. В. Волобуев // Вопросы истории. – 1959. – № 9. – С. 44–63.
48. Ганелин, Р. Ш. Россия и США. Очерки русско-американских отношений в 1914–1917 / Р. Ш. Ганелин. – Ленинград : Наука, 1969. – 417 с.
49. Гарусова, Л. Н. Российско-американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность :

- монография / Л. Н. Гарусова ; М-во образования РФ ; Владивост. гос. ун-т экономики и сервиса. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2001. – 178 с.
50. Гефтер, М. Я. Царизм и монополистический капитал в металлургии юга России до Первой мировой войны (К вопросу о подчинении государственного аппарата монополиям) / М. Я. Гефтер // Исторические записки. – 1953. – Т. 43. – С. 122–134.
 51. Гилько, М. А. Транссибирская магистраль как фактор социально-экономического развития Енисейской губернии в 1893–1917 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук / А. М. Гилько. – Красноярск, 2017. – 27 с.
 52. Гиндин, И. Ф. Банки и промышленность в России до 1917 г. К вопросу о финансовом капитале в России / И. Ф. Гиндин ; под ред. и с предисл. А. Е. Аксельрода. – Москва ; Ленинград, 1927. – 208 с.
 53. Гиндин, И. Ф. Московские банки в период империализма / И. Ф. Гиндин // Исторические записки. – 1956. – Т. 58. – С. 38–106.
 54. Гиндин, И. Ф. Русские коммерческие банки: из истории финансового капитала в России / И. Ф. Гиндин ; под ред. С. Г. Струмилина. – Москва : Госфиниздат, 1948. – 454 с.
 55. Головин, Н. Н. Военные усилия России в Мировой войне / Н. Н. Головин. – Париж : Т-во объединенных издателей, 1939. – 434 с.
 56. Головачёв, П. М. По поводу проекта сибирско-американской железной дороги / П. М. Головачёв // Сибирские вопросы : периодический сборник. – 1906. – № 2. – С. 157–166.
 57. Гончарук, О. В. Управление транспортом: Вопросы теории и практики / О. В. Гончарук. – Санкт-Петербург : Наука, 1994. – 217 с.
 58. Горюшкин, Л. М. Аграрные отношения в Сибири в период империализма (1900–1917 гг.) : монография / Л. М. Горюшкин ; АН СССР Сиб. отд-ние, Ин-т истории, филологии и философии ; отв. ред. член-кор. АН СССР И. Д. Ковальченко. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1976. – 343 с.
 59. Горюшкин, Л. М. Новосибирск в историческом прошлом (конец XIX – начало XX вв.) / Л. М. Горюшкин, Г. А. Бочанова, Л. Н. Цепляев ; АН СССР, Сиб. отд-ние, Ин-т истории, фило-

- логии и философии. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1978. – 296 с.
60. Грегори, П. Экономический рост российской империи (конец XIX – начало XX в.): Новые подсчеты и оценки / П. Грегори. – Москва : РОССПЭН, 2003. – 255 с.
 61. Гумилевский, Л. И. Железная дорога. (Возникновение и развитие от начала до наших дней) / Л. И. Гумилевский. – Москва : Трансжелдориздат, 1943. – 356 с.
 62. Давыдов, М. А. Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика. РГГУ / М. А. Давыдов. – Санкт-Петербург : Алетейя, 2010. – 830 с.
 63. Дамешек, Л. М. Национальная окраинная политика как фактор хозяйственного освоения сопредельных территорий Российской империи (XVIII – начало XX века) / Л. М. Дамешек // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века : сборник материалов региональной научной конференции. – Новосибирск, 2007. – С. 35–40.
 64. Дацышен, В. Г. Китайцы в Сибири в XVII–XX в.: проблемы миграции и адаптации / В. Г. Дацышен. – Красноярск : СФУ, 2008. – 306 с.
 65. Дмитриев-Мамонов, А. И. Южно-Сибирская железная дорога (Необходимость ее сооружения) / А. И. Дмитриев-Мамонов. – Санкт-Петербург : Тип. В. И. Безобразова и К, 1910. – 13 с.
 66. Духин, Я. К. Южно-Сибирская магистраль: история проектирования / Я. К. Духин // Вопросы истории. – 2006. – № 6. – С. 147–153.
 67. Дякин, В. С. Из истории экономической политики царизма в 1907–1914 гг. // Исторические записки. – 1983. – Т. 109. – С. 119–131.
 68. Елютин, О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства и его последствия / О. Н. Елютин // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 47–57.
 69. Железнодорожный транспорт : энциклопедия / под ред. Н. С. Конорева. – Москва : Большая Российская энциклопедия, 1994. – 559 с.
 70. Жуковский, С. На рубеже веков: Европа и мир в документах и свидетельствах / С. Жуковский, И. Жуковская // Первое сентября. – 2003. – № 10. – С. 5.

71. Журавлёв, В. В. Железные дороги Северного Кавказа в период капитализма : спец. 07.00.02 : автореф. дис. ... канд. ист. наук / В. В. Журавлёв ; Моск. гос. пед. ин-т им. В. И. Ленина. – Москва, 1964. – 17 с.
72. Журавлёв, В. В. К вопросу об октябристском и демократическом капитале в России // Вопросы истории капиталистической России. – Свердловск, 1972. – С. 30–83.
73. Журавлёв, В. В. Национализация частных железных дорог в СССР / В. В. Журавлёв // Исторические записки. – 1980. – Т. 86. – С. 57–132.
74. Завьялов, А. А. Появление и развитие первых локомотивов на Алтае / А. А. Завьялов // Экономическая история Сибири : сборник статей по материалам IV Всероссийской научной конференции, Барнаул, 26–27 июня 2015 г. : в 2 т. / под ред. Е. В. Демчик. – Барнаул : МЦ ОЭР, 2015. – Т. 1. – С. 202–203.
75. Загорский, К. Я. Теория железнодорожных тарифов: задачи упр., принципы построения и применения, формы и виды тарифов / К. Я. Загорский. – Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1901. – 322 с.
76. Загорский, К. Я. Частное железнодорожное строительство и гарантия железнодорожных акций / К. Я. Загорский. – Санкт-Петербург : Т-во худож. печати, 1912. – 44 с.
77. Зайцев, А. А. Вехи перемен в развитии железнодорожного транспорта : в 2 т. / А. А. Зайцев, А. Н. Ефанов, В. П. Третьяк. – Москва : Парус, 1998. – Т. 1. – 423 с.
78. Залужная, Д. В. Транссибирская магистраль, ее прошлое и настоящее. Исторический очерк / Д. В. Залужная. – Москва : Мысль, 1980. – 287 с.
79. Земеров, Б. И. Динамика численности и профессиональной структуры железнодорожников Сибири в период империализма / Б. И. Земеров // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. – Томск, 1974. – Вып. 14. – С. 24–41.
80. Земеров, Б. И. Социальное обеспечение железнодорожников Сибири (1897–1917 гг.) / Б. И. Земеров // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. – Томск, 1974. – Вып. 14. – С. 66–86.
81. Зиновьев, В. П. Индустриальные кадры старой Сибири : монография / В. П. Зиновьев. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 2007. – 258 с.

82. Зиновьев, В. П. Особенности перехода Сибири от аграрного общества к индустриальному / В. П. Зиновьев // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII–XX вв. : сборник материалов всерос. конф. «Сибирское общество в контексте модернизации XVIII–XX вв.» (22–23 сент. 2003 г.) / редкол.: В. А. Ламин (отв. ред.) и др. – Новосибирск, 2003. – С. 185–193.
83. Зиновьев, В. П. Промышленное и транспортное освоение Сибири во второй половине XIX в. в советской историографии / В. П. Зиновьев // Хозяйственное освоение Сибири в период капитализма (историография проблемы). – Новосибирск, 1988. – С. 30–36.
84. Зиновьев, В. П. Сибирь в современной России: исторические традиции и перспективы модернизации / В. П. Зиновьев // Вестник Томского государственного университета. Сер. : История. – 2017. – № 46. – С. 81–84.
85. Зольников, Д. М. Рабочее движение в Сибири в 1917 г. : монография / Д. М. Зольников ; АН СССР. Сиб. отд-ние. Новосиб. гос. ун-т. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние. 1969. – 334 с.
86. Иванов, И. М. Записка о железных дорогах в Ленский край: (К вопросу, нужны ли ж. д. на с. в. Сибири и что они будут возить). – Иркутск : Электро-тип. т-ва «М. П. Окунев и К», 1912. – 61 с.
87. Ижендеев, А. Ю. Организация управления транспортом России (по материалам Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения в конце XIX – начале XX вв.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук / А. Ю. Ижендеев. – Томск, 2011. – 23 с.
88. История Алтая : в 3 т. Т. 2. Алтай в конце XVII – начале XX в. / под ред. В. А. Скубневского. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та ; Белгород : Константа, 2019. – 300 с.
89. История дорожного дела в Томской области / Б. К. Андрющенко, В. А. Бузанова, В. П. Зиновьев и др. ; под ред. В. П. Зиновьева. – Томск : Изд-во ТГУ, 1999. – 284 с.
90. История железнодорожного транспорта России / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. Т. I: 1836–1917 гг. – Москва ; Санкт-Петербург : Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 1994. – 335 с.
91. История машиностроения и транспорта. – Москва : Изд-во АН СССР, 1956. – 214 с.

92. История предпринимательства в России. Кн. 2. Вторая половина XIX – начало XX в. / РАН. Ин-т рос. истории. – Москва : РОССПЭН, 1999. – 575 с.
93. История Сибири с древнейших времен до наших дней : в 5 т. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма / гл. ред.: А. П. Окладников и др. ; Академия наук СССР, Отделение истории АН СССР, Сибирское отделение, Институт истории, филологии и филологии. – Ленинград : Наука, 1968. – 529 с.
94. Калинин, В. П. Великий Сибирский путь. (1891–1991 гг.) (Историко-экономический очерк) / В. П. Калинин. – Москва : Транспорт, 1991. – 248 с.
95. Кальмина, Л. В. Транссибирская магистраль в Забайкалье на рубеже XIX–XX веков: двойной ракурс / Л. В. Кальмина // История и культура народов Сибири, стран Центральной и Восточной Азии: Батуевские чтения : материалы II Междунар. науч.-практ. конф. – Улан-Удэ, 2006. – С. 84–49.
96. Кандауров, Д. П. Фабрично-заводские предприятия Российской империи (исключая Финляндию). – Изд-е 2-е / Д. П. Кандауров. – Петроград : Типография т-ва под фирмою «Электротипография Н. Я. Стойковой», 1914. – 1612 с.
97. Катионов, О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. : монография / О. Н. Катионов. – Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2004. – 568 с.
98. Кирьянов, Ю. И. Жизненный уровень рабочих России: (конец XIX – начало XX в.) / Ю. И. Кирьянов ; Академия наук СССР, Институт истории СССР. – Москва : Наука, 1979. – 285 с.
99. Коновалов, П. С. Грузооборот Сибирской железной дороги в 1895–1913 гг. / П. С. Коновалов // Хозяйственное освоение Сибири. История. Историография. Источники. – Томск, 1991. – Вып. I. – С. 155–167.
100. Коновалов, П. С. Динамика численности рабочих Сибири в период империализма / П. С. Коновалов // Промышленность и рабочие Сибири в период капитализма : сборник статей. – Новосибирск : Наука, 1980. – С. 129–141.
101. Коновалов, П. С. Рынок рабочей силы, источники формирования и состав строительных рабочих в эпоху капитализма / П. С. Коновалов // Промышленность и рабочие Сибири в период капитализма : сборник статей. – Новосибирск, 1980. – С. 106–130.

102. Корелин, А. П. Реформы С. Ю. Витте и модернизация в России / А. П. Корелин // Россия в XIX–XX вв. : материалы II научных чтений памяти проф. Валерия Ивановича Бовыкина. Москва, МГУ им. М. В. Ломоносова, 22 янв. 2002 г. / отв. ред. А. Г. Голиков, А. П. Корелин. – Москва : РОССПЭН, 2002. – С. 21–34.
103. Крейнис, З. Л. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток / З. Л. Крейнис. – Москва : УМЦ ЖДТ, 2010. – 492 с.
104. Крейнис, З. Л. Великий Транссиб. Трудные годы строительства (1891–1916) / З. Л. Крейнис. – Москва : Автограф, 2016. – 256 с.
105. Лаверычев, В. Я. Государство и монополии в дореволюционной России. Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат / В. Я. Лаверычев. – Москва : Мысль, 1982. – 200 с.
106. Лаверычев, В. Я. Некоторые проблемы изучения истории рабочего класса России периода империализма / В. Я. Лаверычев, И. М. Пушкарёва // Вопросы истории. – 1981. – № 1. – С. 18–34.
107. Ламин, В. А. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны / В. А. Ламин, В. Ю. Плёткин, В. Я. Ткаченко / Ин-т истории СО РАН, Ин-т истории и археологии УрО РАН, Ин-т стратегического анализа. – Екатеринбург : УрО РАН, 1999. – 199 с.
108. Ламин, В. А. Исторический опыт разработки проблем формирования железнодорожной сети на севере Сибири и Дальнего Востока : дис. ... д-ра ист. наук / В. А. Ламин. – Новосибирск, 1986. – 546 с.
109. Ламин, В. А. Ключи к двум океанам / В. А. Ламин. – Хабаровск : Кн. изд-во, 1981. – 255 с.
110. Ламин, В. А. Родимые пятна отечественного транспорта / В. А. Ламин // Сибирь в XVI–XX веках: экономика, общественно-политическая жизнь и культура. – Новосибирск : Изд-во СО РАН, 1997. – С. 194–207.

111. Ландсберг, Э. В. К вопросу о положении железнодорожного транспорта в 1916–1917 гг. / Э. В. Ландсберг. – Петроград : Тип Ком. путей сообщ., 1918. – 64 с.
112. Ларионов, А. М. К вопросу о сравнительной хозяйственной эксплуатации казенных и частных железных дорог / А. М. Ларионов. – Санкт-Петербург : Собр. инженеров пут. сообщ., 1913. – 62 с.
113. Ленин, В. И. Задачи русских социал-демократов / В. И. Ленин // Полн. собр. соч. – 5-е изд. – Москва : Изд-во политической литературы, 1968. – Т. 2. – С. 433–470.
114. Ленин, В. И. Развитие капитализма в России / В. И. Ленин // Полн. собр. соч. – 5-е изд. – Москва : Изд-во политической литературы, 1968. – Т. 3. – 819 с.
115. Летопись железной дороги Алтай: время, события, люди. – Барнаул : ИПП «Алтай», 2015. – 400 с.
116. Лившин, Я. И. Монополии в экономике России / Я. И. Лившин. – Москва : Соцэргиз, 1961. – 447 с.
117. Лукин, А. В. Будущие железные дороги из Европейской России в Азию / А. В. Лукин. – Санкт-Петербург : Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1885. – 23 с.
118. Лященко, П. И. История народного хозяйства СССР / П. И. Лященко. – Москва : Госполитиздат, 1952. – Т. 2. – 735 с.
119. Макаревич, В. И. Из истории Алтайской железной дороги // История : сборник статей аспирантов и соискателей. – Алма-Ата, 1970. – Вып. IV. – С. 21–28.
120. Макаревич, В. И. История Алтайской железной дороги (1897–1917 гг.) : дис. ... канд. ист. наук / В. И. Макаревич. – Новосибирск, 1974. – 217 с.
121. Макаревич, В. И. Подрядчики на строительстве Алтайской железной дороги / В. И. Макаревич // Материалы научной конференции профессорско-преподавательского состава. – Усть-Каменогорск, 1974. – С. 66–78.
122. Макаревич, В. И. Проекты Алтайской железной дороги / В. И. Макаревич // История : сборник статей аспирантов и соискателей. – Алма-Ата, 1972. – Вып. V. – С. 168–175.
123. Макаревич, В. И. Рабочая сила на Алтайской железной дороге / В. И. Макаревич // Материалы научной конференции профессорско-преподавательского состава. – Усть-Каменогорск, 1974. – С. 7–15.

124. Макаревич, В. И. Строительство Алтайской железной дороги (1913–1915 гг.) / В. И. Макаревич // Исторические науки. – Алма-Ата, 1974. – Вып. 1. – С. 47–53.
125. Маркс, К. Капитал / К. Маркс, Ф. Энгельс // Соч. – 2-е изд. – Москва : Издательство политической литературы, 1960. – Т. 23. – 907 с.
126. Массовые источники по социально-экономической истории периода капитализма / В. И. Бовыкин, С. В. Воронкова, А. Г. Голикова и др. ; отв. ред. И. Д. Ковальченко. – Москва : Наука, 1979. – 415 с.
127. Мертенс, О. Тридцать лет нашей железнодорожной политики и ее экономическое значение / О. Мертенс ; пер. с нем. И. И. Графа. – Москва : Изд-во Центрального бюро печати (ЦБП) Н. К. П. С., 1919. – 285 с.
128. Мигулин, П. П. К вопросу о частном железнодорожном строительстве / П. П. Мигулин. – Санкт-Петербург : Нев. типо-лит., 1910. – 24 с.
129. Мигулин, П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902) / П. П. Мигулин. – Харьков : Типо-лит. «Печ. дело» кн. К. Н. Гагарина, 1903. – 374 с.
130. Михайлов, И. Д. Доклад о современном состоянии нашего железнодорожного транспорта Всероссийскому продовольственному съезду в Москве 21 мая 1917 г. / И. Д. Михайлов. – Петроград : Екатерининская тип., 1917. – 12 с.
131. Михайлов, И. Д. Транспорт: Его современное состояние / И. Д. Михайлов ; Сов. Всерос. кооп. Съездов. – Москва : Б. и., 1919. – 45 с.
132. Михайлов, И. Д. Эволюция русского транспорта / И. Д. Михайлов. – Москва ; Ленинград : Экономическая жизнь, 1925. – 246 с.
133. Мосина, И. Г. Буржуазия Сибири в 1907–1914 гг. / И. Г. Мосина, Г. Х. Рабинович // Из истории буржуазии в России / редкол.: д-р ист. наук Г. Х. Рабинович (отв. ред.) и др. – Томск : Изд-во Томского ун-та, 1982. – С. 109–125.
134. Музыкин, А. П. Предварительная записка к проекту Барнаулско-Красноярской железной дороги / А. П. Музыкин ;

- Краснояр. гор. обществ. упр. – Красноярск : Типография «Н. Г. Титовский и К», 1916. – 36 с.
135. Мухин, А. А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока : труды конференции по истории Сибири и Дальнего Востока. – Новосибирск : Изд-во Сиб. отд-ние АН СССР, 1961. – С. 109–118.
 136. Мухин, А. А. Рабочие Сибири в эпоху капитализма (1861–1917 гг.) / А. А. Мухин. – Москва : Мысль, 1972. – 336 с.
 137. Наши водяные пути сообщения и их нужды. – Киев : Типография Г. Т. Корчак-Новицкого, 1888. – 75 с.
 138. Напорко, Л. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта в СССР / Л. Г. Напорко. – Москва : Трансжелдориздат, 1954. – 287 с.
 139. Никифорова, Н. В. Забайкальская железная дорога во время русско-японской войны / Н. В. Никифорова // Военно-исторический журнал. – 2017. – № 1. – С. 67–74.
 140. Никифорова, Н. В. История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.) : спец. 07.00.02 : автореф. дис. ... канд. ист. наук / Н. В. Никифорова. – Иркутск, 2019. – 26 с.
 141. Новакова, К. Т. Сибирский железнодорожный пролетариат / К. Т. Новакова. – Красноярск : Кн. изд-во, 1965. – 72 с.
 142. Опыт российских модернизаций XVIII–XX вв. / В. В. Алексеев, И. В. Побережников, А. С. Сенявский и др. ; отв. ред. В. В. Алексеев ; Российская АН, Уральское отд-ние, Ин-т истории и археологии. – Москва : Наука, 2000. – 244 с.
 143. Павловский, А. А. Производительные силы России и железные дороги / А. А. Павловский. – Санкт-Петербург : Т-во п/ф «Электро-тип Н. Я. Стойковой», 1908. – 27 с.
 144. Палтов, А. А. Несколько слов о наших железных дорогах: (Заметки не-техника) / А. А. Палтов. – Санкт-Петербург : Тип. М-ва пут. сообщ., 1909. – 120 с.
 145. Палтусова, И. Н. Частные железные дороги России в годы предвоенного промышленного подъема (1909–1913 гг.) : дис. ... канд. ист. наук / И. Н. Палтусова. – Москва, 1986. – 234 с.
 146. Петров, Н. П. Правительственные источники образования капиталов железных дорог / Н. П. Петров. – Санкт-Петербург : Тип. М. Д. Ломковского, 1910. – 10 с.

147. Печковский, В. Н. Руководящие принципы в будущей железнодорожной политике / В. Н. Печковский. – Санкт-Петербург : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1907. – 9 с.
148. Погребинский, А. П. Государственно-монополистический капитализм в России / А. П. Погребинский. – Москва : Соцгиз, 1959. – 266 с.
149. Погребинский, А. П. Государственные финансы царской России в эпоху империализма / А. П. Погребинский. – Москва : Финансы, 1968. – 167 с.
150. Пожарская, К. А. Информационные ресурсы по истории города Славгород начала XX века / К. А. Пожарская, Е. А. Брюханова // Двенадцатые научные чтения памяти профессора А. П. Бородавкина : сборник научных статей / под ред. В. А. Скубневского, Д. С. Боброва. – Барнаул : Азбука, 2020. – С. 215–219.
151. Положение материального хозяйства на частных железных дорогах и желательные в нем изменения. – Санкт-Петербург : Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1910. – 16 с.
152. Потанин, Г. Н. Очерк проектов железнодорожного строительства в Сибири / Г. Н. Потанин. – Санкт-Петербург : Тип. Э. Ф. Мекс, 1910. – 36 с.
153. Пушкарёва, И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / И. М. Пушкарёва. – Москва : Наука, 1975. – 390 с.
154. Рабинович, Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX вв. : монография / Г. Х. Рабинович. – Томск : Изд-во ТГУ, 1975. – 325 с.
155. Разгон, В. Н. Заселение и хозяйственное освоение территории Кулундинского района в начале XX века / В. Н. Разгон, К. А. Пожарская // Кулундинский район: страницы истории и современность. – Барнаул : Азбука, 2007. – Т. 1. – С. 63–75.
156. Разгон, В. Н. Столыпинские мигранты в Алтайском округе: переселение, землеобеспечение, хозяйственная и социокультурная адаптация : монография / В. Н. Разгон, А. А. Храмов, К. А. Пожарская. – Барнаул : Азбука, 2013. – 348 с.
157. Разумов, О. Н. Позиции и цели иностранного капитала в горной промышленности Сибири накануне Октябрьской революции / О. Н. Разумов // Вопросы истории обществен-

- но-политической жизни Сибири периода Октября и гражданской войны : сборник статей / редкол. И. М. Разгон (отв. ред. и др.). – Томск : Изд-во Том. ун-та, 1982. – С. 3–15.
158. Ремнёв, А. В. Самодержавие и Сибирь. Административная политика второй половины XIX – начала XX веков : монография / А. В. Ремнёв. – Омск : Изд-во Омск. ун-та, 1997. – 253 с.
159. Саблер, С. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: К 10-летию Комитета Сибирской железной дороги (1893–1903 гг.). Ист. очерк / С. В. Саблер, И. В. Сосновский ; под гл. ред. статс-секр. Куломзина. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1903. – 451 с.
160. Самойлов, Н. А. Россия и Китай в XVII – начале XX века: тенденции, формы и стадии культурного взаимодействия / Н. А. Самойлов. – Санкт-Петербург : Изд. дом. Санкт-Петербургского гос. ун-та, 2014. – 367 с.
161. Свешников, Н. А. О составе промышленного и транспортного пролетариата Сибири / Н. А. Свешников // История СССР. – 1972. – № 6. – С. 148–154.
162. Селихов, М. Н. Сибирская магистраль и ее нужды в связи с проектом Алтайской железной дороги / М. Н. Селихов. – Томск : Паровая тип. Н. И. Орловой, 1906. – 25 с.
163. Сенин, А. С. Министерство путей сообщения в 1917 году: Краткий исторический очерк / А. С. Сенин. – Москва : ГосНИТИ, 1993. – 170 с.
164. Сигалов, М. Р. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири / М. Р. Сигалов, В. А. Ламин ; отв. ред. В. В. Алексеев, Б. П. Орлов ; АН СССР, Сиб. отд-ние, Ин-т истории, филологии и философии. – Новосибирск : Сиб. отд-ние, 1988. – 130 с.
165. Сидоров, Л. А. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране / Л. А. Сидоров // Исторические записки. – 1948. – Т. 26. – С. 125–137.
166. Скубневский, В. А. Влияние Алтайской железной дороги на экономическое развитие Барнаула / В. А. Скубневский // Индустриальное строительство в Центральной Азии : историческое значение для региона : материалы международной научной конференции, посвященной 90-летию со дня открытия

- Туркестано-Сибирской железной дороги. Барнаул, 29 октября 2020 г. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2020. – С. 66–76.
167. Скубневский, В. А. Промышленность городов Сибири в конце XIX – начале XX в. / В. А. Скубневский // Урбанизационные процессы в Сибири второй половины XIX – начала XX в. : избранные статьи / под ред. Ю. М. Гончарова. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2010. – С. 58–70.
 168. Скубневский, В. А. Рабочие обрабатывающей промышленности Сибири (90-е гг. XIX в. – февр. 1917 г.) / В. А. Скубневский ; под ред. Н. В. Блинова, А. П. Бородавкина ; Алт. гос. ун-т. – Томск : Изд-во Том. гос. ун-та, 1991. – 269 с.
 169. Соловьёва, А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А. М. Соловьёва ; АН СССР, Ин-т истории СССР. – Москва : Наука, 1975. – 315 с.
 170. Соловьёва, А. М. Из истории выкупа частных железных дорог России в конце XIX в. / А. М. Соловьёва // Исторические записки. – 1968. – Т. 82. – С. 89–112.
 171. Соловьёва, А. М. Из истории «Копикуза» (1912–1917 гг.) / А. М. Соловьёва // Труды научной конференции по истории черной металлургии Кузбасса, посвященной 140-летию Гурьевского завода (1816–1956). – Кемерово, 1957. – С. 148–157.
 172. Соловьёва, А. М. К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве России накануне войны / А. М. Соловьёва // Исторические записки. – 1956. – Т. 55. – С. 173–209.
 173. Старостенков, Н. В. Железнодорожные войска России / Н. В. Старостенков ; под ред. Г. И. Когатько. – Москва : Стэха, 2001. – Кн. 1. На службе Российской империи: 1851–1917. – 272 с.
 174. Степанов, В. А. Государство или частный капитал? Дискуссия в печати о реформировании железнодорожного хозяйства в середине 1870-х – начале 1890-х гг. / В. А. Степанов // Российская история. – 2021. – № 3. – С. 51–69.
 175. Струве, О. А. Обслуженность России железными дорогами в отдельных ее частях и по сравнению с другими странами / О. А. Струве. – Санкт-Петербург : Тип. П. Крайз, 1909. – 10 с.
 176. Струмилин, С. Г. Очерки экономической истории России и СССР / С. Г. Струмилин. – Москва : Наука, 1966. – 514 с.

177. Тестов, В. Н. Железнодорожная контрольно-финансовая реформа: истоки и последствия (80-е – первая половина 90-х гг. XIX в.) / В. Н. Тестов // Вестник МГОУ. Сер. История и политические науки. – 2010. – № 1. – С. 49–55.
178. Тестов, В. Н. Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1881–1894). – Воронеж : Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ РЭ Минэнерго России, 2011. – 176 с.
179. Тимошенко, А. И. Трансиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири (1891–1916 гг.) / А. И. Тимошенко // Гуманитарные науки в Сибири. Сер. Отечественная история. – 2000. – № 2. – С. 71–74.
180. Тимошенко, А. И. Урало-Сибирский регион: проекты индустриализации в конце XIX – начале XX в. / А. И. Тимошенко // Урал индустриальный. Бакунинские чтения : материалы VIII Всероссийской научной конференции : в 2 т. / ред. кол.: В. В. Запарий (гл. ред.) и др. – Екатеринбург : УГТУ-УПИ, 2007. – Т. 1. – С. 226–229.
181. Тихоцкий, И. А. Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904–1913 гг. / И. А. Тихоцкий. – Санкт-Петербург : Тип. ред. период. изд. М-ва фин., 1914. – 92 с.
182. Толочко, А. П. Движение рабочих-железнодорожников в годы нового революционного подъема (1910–1914 гг.) / А. П. Толочко // Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. – Томск, 1974. – Вып. 14. – С. 7–16.
183. Третьяков, В. Г. История сотрудничества России и Монголии в сфере железнодорожного транспорта (1890–1990-е гг.) : дис. ... д-ра ист. наук / В. Г. Третьяков. – Иркутск, 2003. – 525 с.
184. Успенский, Ю. И. Будущее железнодорожное строительство. Его размеры и порядок осуществления / Ю. И. Успенский. – Петроград : Тип. М-ва пут. сообщ., 1916. – 57 с.
185. Ушаков, Н. И. Подготовка военных сообщений России к мировой войне / Н. И. Ушаков. – Москва ; Ленинград : Гос. изд-во. Отдел военной литературы, 1928. – 193 с.
186. Фомин, А. М. Алтайская магистраль (из истории большевистской организации барнаульских железнодорожников

- 1912–1919 гг.) / А. М. Фомин. – Барнаул : Алт. кн. изд-во, 1969. – 144 с.
187. Хачатуров, Т. С. Железнодорожный транспорт СССР / Т. С. Хачатуров. – Москва : Трансжелдориздат, 1952. – 257 с.
188. Хобта, А. В. Изыскательские и проектные работы для Транссибирской магистрали (1880–1910-е гг.) / А. В. Хобта. – Тверь : ТФП, 2017. – 400 с.
189. Хобта, А. В. Инженеры – создатели Транссиба / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко. – Тверь : Тверская фабрика печати, 2017. – 240 с.
190. Хромов, П. А. Очерки экономики России периода монополистического капитализма / П. А. Хромов. – Москва : Изд-во ВПШ и АОН, 1960. – 240 с.
191. Хромов, П. А. Экономическое развитие России в XIX–XX веках. 1800–1917 / П. А. Хромов. – Москва : Гослитиздат, 1950. – 552 с.
192. Цветков, Г. Г. Экономическое значение Сибирской железной дороги / Г. Г. Цветков // Вестник МГУ. – 1946. – № 2. – С. 100–121.
193. Чупров, А. И. Железнодорожное хозяйство: Его экономические особенности и его отношения к интересам страны / А. И. Чупров. – Москва : Тип. А. И. Мамонтова, 1875. – Т. I. – 368 с.
194. Шепелев, Л. Е. Акционерные компании в России / Л. Е. Шепелев. – Ленинград : Наука. Ленинград отделение, 1973. – 347 с.
195. Шиловский, М. В. Анклавные геоэкономические зоны в истории хозяйственного освоения Сибири в XVI–XX вв. / М. В. Шиловский // Современное историческое сибиреведение XVII – начала XX вв. : сборник научных трудов к 40-летию проф. Ю. М. Гончарова // под ред. В. А. Скубневского. – Барнаул : Азбука, 2008. – Вып. 2. – С. 41–50.
196. Шиловский, М. В. Организация проезда по Сибири высокопоставленных лиц в XIX – начале XX вв. / М. В. Шиловский // Современное историческое сибиреведение XVIII – начала XX века : сборник науч. трудов к 65-летию проф. В. А. Скубневского / под ред. Ю. М. Гончарова, В. Н. Шайдурова. – Санкт-Петербург, 2010. – Вып. 3. – С. 120–128.
197. Шиловский, М. В. Роль государства в развитии производительных сил Сибири во второй половине XIX – начале

XX века: к постановке проблемы / М. В. Шиловский // Роль государства в хозяйственном и социокультурном развитии Азиатской России XVII – начале XX века : сборник материалов региональной научной конференции. – Новосибирск, 2007. – С. 15–25.

198. Штольцман, С. А. Где нам нужно строить железные дороги : докл. собр. инж. пут. сообщ. 5 нояб. 1910 г. / С. А. Штольцман. – Санкт-Петербург : Тип. т-ва п/ф «Электротип. Н. Я. Стойковой», 1910. – 6 с.
199. Яцына, В. А. Южно-Сибирская железная дорога в общегосударственном ее значении / В. А. Яцына. – Санкт-Петербург : Типо-лит. Н. Г. Мазур, 1913. – 26 с.

Список рисунков (иллюстраций)

1. Рис. 1. Новониколаевск. Мост через р. Обь и собор Александра Невского. 1890-е гг. // Фрагмент картины-панорамы П. Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь».
2. Рис. 2. Железнодорожный путь близ горы Кемчук в окрестностях Ачинска. 1904 г. // КККМ ОФ 11606/188. Фото. Открытое письмо. Железнодорожный путь близ горы Кемчук в окрестностях Ачинска, 1904 г. // Государственный музейно-фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=13716493> (дата обращения: 07.07.2021).
3. Рис. 3. Станция Омск. 1890-е гг. // Фрагмент картины-панорамы П. Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь».
4. Рис. 4. Встреча первого поезда в Барабинской степи // Фрагмент картины-панорамы П. Я. Пясецкого «Великий Сибирский путь».
5. Рис. 5. Работа изыскателей Кулундинской железной дороги. ОМК-1332/58. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. 1-ый нивеллир 2-ой партии. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный музейно-фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136268> (дата обращения: 07.07.2021).
6. Рис. 6. Пикетаж Кулундинской железной дороги. ОМК-1332/57. Фото. Изыскания Кулундинской железной доро-

ги. II-ая партия. Лето 1913 г. Пикетаж. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136236> (дата обращения: 07.07.2021).

7. Рис. 7. Делегаты представителей Сибири на заседании Комиссии о новых железных дорогах // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.
8. Рис. 8. Облигация Алтайской железной дороги // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.
9. Рис. 9. Паровой экскаватор на строительстве Алтайской железной дороги // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.
10. Рис. 10. Г. М. Будагов – руководитель стройки Алтайской железной дороги // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.
11. Рис. 11. Е. К. Кнорре – проектировщик железнодорожного моста через р. Обь, строительство Алтайской железной дороги // Летопись железной дороги Алтая: время, события, люди. – Барнаул, 2015. – С. 25.
12. Рис. 12. Переселенцы из Центральной России под Семипалатинском // Летопись железной дороги Алтая: время, события, люди. – Барнаул, 2015. – С. 29.
13. Рис. 13. Строительство Алтайской железной дороги // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.
14. Рис. 14. Строительство железнодорожного вокзала станции Барнаул // АГКМ. – НФ 1610. 7.
15. Рис. 15. Первые сваи железнодорожного моста через р. Обь // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.
16. Рис. 16. Строительство железнодорожного моста через р. Обь // Выставочный центр Алтайского территориального

управления Западно-Сибирской Орден Ленина железной дороги.

17. Рис. 17. Инженеры Алтайской железной дороги на мосту через р. Обь // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Орден Ленина железной дороги.
18. Рис. 18. Молебен по поводу открытия Алтайской железной дороги // Летопись железной дороги Алтая: время, события, люди. – Барнаул, 2015. – С. 36.
19. Рис. 19. В. С. Кривенко – машинист первого поезда Алтайской железной дороги // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Орден Ленина железной дороги.
20. Рис. 20. П. А. Попов – строитель Обского моста // Летопись железной дороги Алтая: время, события, люди. – Барнаул, 2015. – С. 26.
21. Рис. 21. Жетон в честь окончания строительства Кольчугинской железной дороги, 1915 г. // ЦМЖТ КП 13742. Фото. Жетон в честь окончания строительства Кольчугинской железной дороги, 1915 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=15751850> (дата обращения: 07.07.2021).
22. Рис. 22. Строительство Кулундинской железной дороги // ОМК-1332/55. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. Дневка. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136234> (дата обращения: 07.07.2021).
23. Рис. 23. Строительство Кулундинской железной дороги у р. Бурлы // ОМК-1332/46. Фото. Изыскания Кулундинской железной дороги. II-ая партия. Лето 1913 г. У реки Бурлы. Фотограф Мандражи Павел Николаевич // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27136228> (дата обращения: 07.07.2021).
24. Рис. 24. Врачебно-санитарная часть станции Барнаул // ТОКМ 8828. Фото. Врачебно-санитарная служба управления

работ по сооружению Алтайской железной дороги, 1913–1915 гг. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=27968507> (дата обращения: 07.07.2021).

25. Рис. 25. Картина «Строительство моста. Гляденская выемка». Художник Н. Макаков. 1970 г. // Выставочный центр Алтайского территориального управления Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги.

Приложения

Эксплуатационная длина железных дорог в мире в конце XIX в.¹

Государство	Площадь территории, кв. вёрсты	Население		Эксплуатационная длина железных дорог, открытых на конец отчетного года		Приходится железных дорог, вёрсты	
		Год, к которому относятся данные	Жителей, чел.	Год	Вёрсты	На 1 000 кв. вёрст территории	На 1 млн жителей
Австро-Венгрия (с Боснией и Герцеговиной)	602 294	1890	42 926 978	1896	28 834	47,9	672,1
Бельгия	25 896	1896	6 495 886	1895	4 284	165,4	659,1
Великобритания и Ирландия	275 469	1891	38 104 975	1896	3 2107	116,5	842,7
Британская Индия	3 553 484	1891	287 123 350	1897	30 769	8,7	107,2
Канада	7 870 184	1891	4 833 293	1896	2 4728	3,1	515,2
Германия	475 506	1895	5 227 9915	1896	42 972	90,4	821,6
Греция	56 948	1896	2 433 806	1897	892	15,7	371,7
Голландия	28 799	1896	4 928 658	1896	2 564	89,0	523,3
Дания	34 813	1896	2 185 335	1896	2 164	62,2	983,3

¹ Гончарук О. В. Управление транспортом... С. 34–35.

Испания	450 095	1887	17 565 632	1896	11 509	25,6	653,9
Италия	251 941	1896	31 290 490	1895	14 456	57,4	461,9
Португалия	82 059	1890	5 049 729	1896	2 193	26,4	438,6
Россия Европейская	4 855 029	1897	112 920 053	1898	37 649	7,7	333,1
Россия Азиатская	14 536 220	1897	13 464 861	1898	3 533	0,2	271,7
Финляндия	328 469	1897	2 483 249	1897	2 363	7,2	944,8
Румыния	100 995	1893	5 800 000	1897	2 763	27,4	476,4
Сербия	43 377	1895	2 314 153	1896	534	12,3	232,2
Турция Европейская	142 868	1897	5 711 000	1897	1 578	11,0	277,0
Турция Азиатская	1 487 844	1897	17 117 680	1897	2 257	1,5	132,0
Болгария	86 207	1893	3 309 816	1897	905	10,5	274,2
Египет	910 800	1897	9 734 405	1897	1 833	2,0	189,0
Швейцария	36 777	1894	2 986 848	1896	3 548	97,5	1 182,7
Швеция	393 639	1896	4 919 260	1896	9 273	23,6	1 892,5
Норвегия	283 361	1891	2 000 917	1896	1 643	5,8	821,5
Франция	464 717	1896	38 517 975	1896	39 563	85,1	1 027,6
Алжир	420 047	1896	4 429 421	1897	3 253	7,7	757,7
Северо-Американские Соединенные Штаты	7 971 777	1890	62 979 766	1896	275 810	34,6	4 379,3

Приложение 2

Таблица развития и группировки российской железнодорожной сети (1881—1911 гг.)¹

Текущий №	Название дорог	В 1881 г. находилось в эксплуатации верст	Сооружение дорог, по годам										К концу 1911 г. находилось в эксплуатации верст		
			В Е Р С Т												
			1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909		1910	1911
I. Европейская Россия															
1	Баскунчан- ская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
2	Екатеринин- ская	714	45	68	49	20	581	—	—	23	50	3	—	8	2 818
3	Лодзинская	26	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	74
4	Полесская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	42	1 410
5	Закавказская	323	6	—	182	—	6	—	—	—	177	—	—	—	1 710
6	Варшавско- Венская	462	—	—	—	243	1	—	3	—	—	—	—	—	710
7	Юго-Восточ- ная	1.775	317	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3 246

¹Мертенс О. Тридцать лет нашей железнодорожной политики и её экономическое значение. М., 1919. С. 280.

8	Южные	2 026	99	259	—	17	—	—	—	61	—	—	—	—	3 045
9	Московско- Курская, Ни- жегородская, Муромская	1 047	—	6	2	—	—	34	—	—	—	—	—	—	1 138
10	Юго-Запад- ные	2 358	21	8	418	1	—	—	9	—	—	2	—	—	3 907
11	Рязанско- Уральская	644	303	6	—	—	—	—	—	481	—	43	—	—	4 115
12	Либаво- Роменская	1 209	—	—	—	—	—	—	18	10	—	—	—	58	1 352
13	Северные	640	120	—	10	—	—	—	1 160	3	8	—	—	—	2 987
14	Привислин- ские	1 037	—	1	2	—	—	—	187	3	—	4	—	—	2 292
15	Пермская	671	—	20	—	—	—	—	1	—	4	49	47	—	2 180
16	Владикав- казская	654	337	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 344
17	Николаев- ская	806	—	—	—	—	—	—	1	916	114	—	—	—	1 960
18	Алексан- дровская (б. Москов- ско-Брест- ская)	1 025	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	1 038

31	Северо-Донецкая	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	604	604
	Всего в Европ. России	21 000	13 111	2 358	1 098	351	1 130	145	1 583	1 621	447	101	47	1 069				51 428	
II. Азиатская Россия																			
32	Сибирская	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–	–	–	3 148	
33	Ташкентская	354	–	–	–	–	–	946	793	–	–	–	–	–	–	–	–	2 094	
34	Средне-Азиатская	189	294	12	–	–	–	–	–	–	5	–	–	–	–	17	–	2 395	
35	Уссурийская	–	90	–	–	36	–	–	–	–	–	–	–	–	–	74	–	917	
36	Забайкальская	–	1 096	321	–	75	–	191	–	–	–	–	10	–	–	–	–	1 702	
	Всего в Азиатской России	543	1 480	333	–	111	–	1 137	793	–	5	–	18	91	–	–	–	10 256	
	Открыто для движения	–	2 791	2 691	1 098	462	1 130	1 282	2 376	1 621	452	101	65	1 160				–	
К концу года находилось в эксплуатации																			
	Всего	21 543	49 246	51 937	53 039	53 497	54 627	55 909	58 285	59 906	60 358	60 459	60 524	61 524				–	
	В том числе казённых	888	34 078	35 477	36 633	36 857	37 535	38 903	41 056	42 028	42 450	42 846	42 979	42 550				–	

Схема организации Министерства путей сообщения (1912 г.)¹

¹ Из личного архива Г. Х. Рабиновича.

Руководители ведомства путей сообщения России (1889–1917 гг.)¹

Гюббенет Адольф Яковлевич. Тайный советник, сенатор, министр путей сообщения в 1889–1892 гг.

Витте Сергей Юльевич. Статс-секретарь, действительный тайный советник, министр путей сообщения в феврале-августе 1892 г.

Кривошеин Аполлон Константинович. Гофмейстер императорского двора, министр путей сообщения в 1892–1894 гг.

Хилков Михаил Иванович. Князь, действительный статский советник, министр путей сообщения в 1895–1905 гг.

Немешаев Клавдий Семенович. Инженер путей сообщения, министр путей сообщения в 1905–1906 гг.

Шаффгаузен-Шенберг-эк-Шауфус Николай Константинович. Генерал-лейтенант, министр путей сообщения в 1906–1909 гг.

Рухлов Сергей Васильевич. Статс-секретарь, действительный статский советник, министр путей сообщения в 1909–1915 гг.

Трепов Александр Федорович. Министр путей сообщения в 1915–1916 гг.

Войновский-Кригер Эдуард Брониславович. Инженер путей сообщения, министр путей сообщения с 28 декабря 1916 г. по 28 февраля 1917 г.

Некрасов Николай Виссарионович. Инженер путей сообщения, профессор Томского технологического института, министр путей сообщения с 23 марта по 4 июля 1917 г.

Тاخтамышев Георгий Степанович. Инженер путей сообщения, управляющий Министерством путей сообщения в июле 1917 г.

Юренев Петр Петрович. Министр путей сообщения с 26 июля по 27 августа 1917 г.

Ливеровский Александр Васильевич. Инженер путей сообщения, министр путей сообщения с 31 августа по 25 октября 1917 г.

¹ Составлено по: История железнодорожного транспорта России. 1836–1917 / под ред. Е. Я. Красковского. СПб.; М., 1994. Т. I. 1836–1917 гг. С. 321–322.

Схема организации Государственного Контроля. (1912 г.)¹

¹ Из личного архива Г. Х. Рабиновича.

**Главные грузы, перевезённые по Сибирской железной дороге
в 1897–1913 гг. (млн пуд.)¹**

Год	Бака- лейные	Дро- ва	С-х. маш. и ору- дия	Уголь	Лес	Ману- фактур. товар	Металл	Сахар	Хлеб- ные
1897	1,7	—	0,8	0,03	—	—	0,2	0,4	13,7
1898	2,5	0,05	0,15	0,4	0,5	0,7	3,0	0,9	20,3
1899	2,5	0,4	0,3	0,4	0,6	0,7	3,0	0,9	19,7
1900	2,0	0,4	0,4	1,3	1,3	0,7	3,6	1,1	18,4
1901	2,0	0,7	0,4	3,9	1,8	0,9	4,2	1,4	21,6
1902	2,3	1,8	0,7	7,5	2,5	1,0	3,1	1,5	24,3
1903	3,3	2,0	1,3	5,5	3,0	1,1	4,4	1,6	20,9
1904	1,6	1,1	0,9	11,6	2,3	0,6	—	1,6	25,5
1905	1,2	1,4	0,8	16,0	5,1	0,8	—	2,3	26,5
1906	0,3	2,3	0,5	18,0	3,1	0,6	0,7	0,2	41,8
1907	1,8	3,5	3,1	21,7	8,8	1,3	5,8	3,1	59,7
1908	2,2	5,2	4,0	10,8	9,8	1,7	7,3	3,8	57,6
1909	1,9	7,7	5,0	10,8	13,7	1,7	8,4	3,7	53,9
1910	6,3	8,0	3,6	12,3	18,0	2,2	13,8	4,6	35,5
1911	5,9	5,8	4,7	14,8	16,9	2,1	18,1	3,8	45,6
1912	5,5	7,8	4,8	23,8	15,1	2,6	19,5	4,5	67,3
1913	6,6	10,0	5,7	27,5	16,9	2,5	9,2	4,5	65,7

¹ Коновалов П. С. Грузооборот Сибирской железной дороги в 1895–1913 гг. // Хозяйственное освоение Сибири. История, историография, источники. Томск, 1991. Вып. 1. С. 161.

Центры обрабатывающей промышленности Сибири в 1908 г.¹

Город	Данные губернской статистики			Данные пром-й переписи		
	предпр.	раб-х	сумма производ. тыс. руб.	предпр.	раб-х	сумма производ. тыс. руб.
Тюмень	61	2 047	2 568,7	19	2 002	3 716,5
Курган	29	401	931,7	11	542	3 457,2
Омск	117	1 042	790	28	1 280	5 285,9
Томск	449	2 630	6 000	54	2 520	6 066
Новониколаевск	14	406	3 538,3	15	748	5 882,2
Барнаул	159	1 361	483	27	1 673	3 855,3
Бийск	132	620	399	19	415	2 263,2
Красноярск	102	749	4 358	11	573	2 548,7
Иркутск	Нет сведений			19	593	2 966,5
Чита	18	246	323	21	436	1 200,4
Итого по 10 городам				224	10 782	37 245,9

¹ Скубневский В. А. Рабочие обрабатывающей промышленности Сибири (90-е гг. XIX в. – февраль 1917 г.). Томск, 1991. С. 252.

Промышленные заведения вдоль Сибирской ж. д. (исключая города)¹

№	Станция	Какие пром. заведения	Их характеристики
1	Разъезд Логовушка	Крахмально-паточ. и кондитер. заведения Балакшина	Пр-ть 60 000 р.
2	Ст. Варгаши, в с. Барашково	Вин. з-д Ушкова	
3	Д. Куликова, 12 верст от ж.-д.	Пар. мельница Гилямина	250 тыс. пуд. в год
4	Макушкино	Пар. мельница Жаркова	100 тыс. пуд. в год, до 100 рабочих
5	Петухово	Чуг.-лит. мастерские Переселенч. управления	
6	Мамлютка	Строится пар. мельница	
7	Кондратовка, разъезд	Пар. мельница Кондратьевых	50 тыс. пуд. в год
8	Булаево	Пар. мельницы Корсак и Слинько	170 тыс. пуд. в год
9	Юнино, разъезд	2 пар. мельницы Глебского и Марченко	
10	Исиль-Куль	3 пар. мельницы, 2 кож. з-да, мыловар. зав.	800 вагонов в год каждая 3 000 кож. 3 000 пуд. мыла
11	Горькое	2 пар. мельницы	400 тыс. пуд. год
12	Москаленки	3 мельницы	100 тыс. пуд. год
13	Помурино	Мельница, кирпич, маслобой. з-ды Бодоглевского	Оборот 100 тыс. р.
14	Мариановка	3 мельницы: Калмыкова, Евстратенко, Воропаева	3 200 пуд. в день
15	Лузино	2 пар. мельницы, кирпич. з-д	700 тыс. пуд. муки
16	Омск — пост. разъезд	3 пар. мельницы, гвоздильный з-д	«мельницы большие»
17	Калягинская	2 пар. и 20 крестьянских мельниц	1 млн пуд. муки в год

¹ Обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за десять лет (1900—1909 гг.). Томск, 1911. С. 274—422.

18	Валерино	Пар. мельница, 8 кож. заводов	70 тыс. пуд. муки, 20 тыс. пуд. кож в год
19	Ст. «Колония»	3 мельницы	300 тыс. пуд.
20	Лагунака, разъезд	Пар. мельница	
21	Каратканск	2 пар. мельницы	
22	Татарская	2 пар. мельницы	200 тыс. пуд.
23	Разъезд Кабаклы	Пар. мельница	
24	Ст. Чаны	3 мельницы	
25	Ст. Каргат	3 пар. мельницы	Перемол 4 вагона в сутки
26	Ст. Чик	Пар. мельница Ивокина	900 пуд. сутки
27	Разъезд Кривоше- ково	Солодовенный 3-д Пар. мельн. Пастухова - "" - Хохлова	600 вагонов в год 1 500 вагонов в год 700 - "" -
28	Разъезд Мошково	Пар. мельн. Жернакова	500 тыс. пуд. в год
29	Болотная	- "" -	300 пуд. в сутки
30	Юрга	4 вод. мельницы	Для местного потре- бления
31	Литвиново	Известк. копи Джурича	2 млн пуд. в год
32	Ст. Тайга	Ж.- д. депо	
33	Межениновка	Стекол. 3-д Розенталя	30 тыс. р. в год
34	Разъезд Анжерский	Угольные копи	
35	Яя	Лесопильн. 3-д Ганцелевича Кирпич. 3-д - "" -	2 тыс. вагонов в год 70 вагонов в год
36	Ижморская	2 вод. мельницы	100 тыс. пуд. в год
37	Берикульская	Мельница купца Чевилева	100 тыс. пуд. в год
38	Аверьяновка	Маслобой. 3-д	2 тыс. пуд. в год
39	Боготол	Пар. мельница	Более 100 тыс. пуд. в год
40	Ст. Кротово	В 7 верстах вин. 3-д Королевых	70 тыс. ведер спирта
41	Ст. Минино	Знаменский стекольный 3-д	25 тыс. пуд. стекла
42	Ст. Енисей	Лесопильн. 3-д Жоголева, 2 мельницы	
43	Заозерная	Пар. мельница Толкачева	200 тыс. пуд. в год
44	Петушково	17 вод-х мельниц	60 тыс. пуд. в год

45	Разъезд Филимо-ново	Пар. мельница Филимонова	400–500 пуд. в сутки
46	Иланская	Ж.-д. депо	
47	Тайшет	Пар. мельница	600 пуд. в сутки
48	Камышет	Цемент. з-д	5 тыс. бочек в месяц
49	Тулун	В р-не ст.: вин. з-д Зицермана, пив., пар. мельница, лесоп. з-д	
50	Камилтей	5 крестьян. мельниц	300 тыс. пуд. в год
51	Ст. Зима	Пив. з-д Мюллера	
52	Тырет	Добыча алебастра	
53	Залари	Вин. з-д Патушинского	25 тыс. ведер
54	Головинская	Добыча угля, пар. мельница 2 поставка	2 тыс. пуд. муки в сутки
55	Моржой	Пар. мельница	200 тыс. пуд. в год
56	Забигуй	Добыча угля	
57	Черемхово	Добыча угля, 2 пар. мельницы	400 тыс. пуд. муки в год
58	Тайтурка	Лесоп. з-д, кирпич	
59	Мельта	2 лесоп. з-да	
60	Усолъе	Солевар. з-д, Спич. ф-ка, 24 кож., 7 кирпич. з-в	700 тыс. пуд. в год 30 тыс. ящиков
61	Тельма	Вин. з-д Белоголовых	
62	Разъезд Китай	Лесоп. з-д	
63	Ст. Мечет	Стекол. з-д и мукомол. мельница	100 тыс. пуд. в год

**Динамика численности рабочих и служащих железнодорожников Сибири
по основным специальностям, по годам¹**

Специальность	1896	1900	1905	1908	1910	1916
Начальник станции	—	—	361	474	474	693
Помощник нач. ст.	—	—	739	819	1 027	1 462
Сцепщик	29	—	400	531	445	673
Старший стрелочник	70	32	86	106	96	134
Стрелочник	226	954	2 600	3 100	2 998	4 012
Старший и главный кондуктор	76	337	2 067	1 508	1 219	1 970
Кондуктор	260	862	4 136	3 016	2 440	4 097
Старший телеграфист	12	68	140	99	97	149
Телеграфист	145	850	1 668	1 190	1 164	1 812
Машинист паровоза	150	445	1 300	890	922	1 370
Помощник машиниста	189	578	1 400	1 500	1 116	1 620
Паровозный кочегар	80	635	1 690	1 723	1 153	2 310
Дорожный мастер	81	280	360	410	395	712
Старший ремонт. рабочий	224	714	860	930	935	1 502
Ремонт. рабочий	995	6 555	—	11 657	12 000	—
Путевой сторож	342	1 969	5 375	3 000	2 424	3 797
Переездной сторож	72	157	—	1 537	1 600	3 000
Рабочие депо и маст-х	1 117	6 297	20 188	11 250	11 821	18 200
Грузчики	—	—	—	44 000	3 238	—
Контрольно-сметн. служ.	226	1 946	—	—	3 500	—
Управленч. аппарат	166	1 390	—	—	900	733

¹ Земеров Б. И. Динамика численности... С. 39.

**Распределение рабочих депо и мастерских Сибирской ж. д. по станциям,
по годам¹**

Станция	1899	1901	1903	1907	1912
Омск	1 262	1 557	1 848	1 863	1 893
Петропавловск	295	295	395	640	560
Курган	347	358	447	715	610
Каинск	198	367	441	550	419
Обь	347	2 283	483	480	680
Тайга	315	424	520	641	730
Боготол	164	200	301	339	430
Красноярск	1 236	1 620	2 100	2 679	2 400
Иланская	162	170	390	777	690
Нижнеудинск	196	320	464	801	700
Зима	300	374	470	902	790
Иркутск	—	371	—	593	640
Слюдянка	—	192	—	304	315
Мысовая	—	—	—	62	112
Верхнеудинск	—	212	—	322	324
Хилок	—	151	—	269	340
Чита	—	1 340	—	1 510	1 400
Оловянная	—	—	—	265	260
Борзя	—	—	—	228	249
Манчжурия	—	—	—	248	290
Шилка	—	—	—	167	160

¹Земеров Б. И. Динамика численности... С. 40.

¹ Из личного архива Г. Х. Рабиновича.

Карта развития железнодорожной сети в Западной Сибири и Туркестане¹

¹ Из личного архива Г. Х. Рабиновича.

Карта-схема проектируемой линии Алтайской железной дороги¹

¹ Макаревич В. И. История Алтайской железной дороги... С. 229

Карта-схема Ачинско-Минусинской железной дороги¹

¹РГИА. Ф. 634. Оп. 1. Д. 76. Л. 48.

Карта-схема Кольчугинской железной дороги¹

¹ РГИА. Ф. 1157. Оп. 1. Д. 56. Л. 81.

Дополнительный доход Сибирской дороги от новых грузов¹

Наименование грузов	Ачинск – Енисей Минусинской						Ачинск – г. Минусинск				
	Тысячи пудов	Тысячи пудовёрст	Тариф	Выручка, рубли	Дополнит. сборы	Тысячи	Пробег, вёрст	Тысячи пудовёрст	Тариф	Выручка, рубли	Дополнит. сборы
Хлеб	1 500	570 000	1/40	142 500	6 750	1 500	380	570 000	1/40	142 500	6 750
„	4 000	4 000 000	1/65	615 385	22 000	5 500	1 000	5 500 500	1/65	846 154	24 750
Овощи	200	60 000	1/50	10 500	1 138	275	300	82 500	1/50	16 500	1 513
Арбузы	200	100 000	1/42	23 810	1 300	300	500	150 000	1/42	35 714	1 650
Мясо	10	3 500	1/27	1 296	55	10	350	3 500	1/27	1 296	55
„	65	24 375	1/28	8 705	358	65	400	24 375	1/28	8 705	358
Сало	30	12 000	1/29	4 138	165	30	1 300	12 000	1/29	4 138	165
Кожа	45	58 500	1/37	15 811	248	45	2 000	58 500	1/37	15 811	248

¹ Журнал комиссии о новых железных дорогах по вопросу о сооружении Ачинско-Минусинской железной дороги. СПб., 1912. С. 5.

Шерсть	30	60 000	1/17	35 294	165	30	300	60 000	1/17	35 294	165
Лес I кат.	1 000	300 000	1/66	45 455	2 000	1 000	2 700	300 000	1/66	45 455	2 000
Орехи	150	405 000	1/50	81 000	825	150	165	405 000	1/50	81 000	825
Спирт	200	33 000	1/21	15 714	1 100	200	165	33 000	1/21	15 714	1 100
„	75	12 375	1/21	5 896	413	75	300	12 375	1/21	5 893	413
Соль	950	285 000	1/40	71 250	1 900	950	3 800	285 000	1/40	71 250	1 900
Мед	5	19 000	1/37	5 135	28	5	180	19 000	1/37	5 135	28
Уголь камен.	5 000	900 000	1/70	128 571	10 000	5 000	150	900 000	1/70	128 571	10 000
Строит. мате- риалы	500	75 000	1/60	12 500	1 000	500	300	75 000	1/60	12 500	1 000
Прочие грузы	550	164 998	1/32	51 562	3 575	850		255 000	1/32	79 688	4 675
Итого	–	7 082 748	–	1 274 519	53 020	–	–	8 745 250	–	1 551 318	57 595
				1 327 539						1 608 913	
Расходы экс- пл. по 1/125	–	7 082 748	1/ 125	566 020		–	–	8 745 250	1/ 125	699 620	
Весь доход	–	–	–	761 519		–	–	–	–	909 293	
При увел. на 25% к 1916 году	–	–	–	951 899		–	–	–	–	1 190 000	

Предполагаемый грузооборот линии Ачинск – Минусинск¹

Наименование грузов	Тысяч пудов	Пробег, вёрст	Тысяч пудовёрст	Тариф	Выручка, рублей	Дополнительные сборы
Отправление						
Хлеб до Ачинска	1 000	360	360 000	1/31	116 129	44 000
„ на запад	1 500	360	540 000	1/31	174 194	
„ „ восток	5 500	360	1 980 000	1/31	638 710	
Овощи на восток	300	385	115 500	1/40	28 875	1 950
Арбузы „ „	300	385	115 500	1/30	38 500	1 950
Мясо до Ачинска	50	330	16 500	1/26	6 346	1 300
„ на запад	15	330	4 950	1/26	1 904	
„ „ восток	135	330	44 550	1/26	17 135	
Сало „ „	30	330	9 900	1/20	4 950	195
Кожа	90	330	29 700	1/20	14 850	585
Шерсть	55	330	18 150	1/14	12 964	358
Лес I категории	1 000	434	434 000	1/53	81 887	2 000
Орехи на запад	150	330	49 500	1/20	24 750	975
Спирт на восток	200	434	86 800	1/15	57 867	1 300
Спирт „ „	75	120	9 000	1/15	6 000	488
Соль	1 000	275	275 000	1/33	83 333	2 000
Мед	50	385	19 250	1/10	19 250	325
Строительные материалы	500	230	115 000	1/48	23 958	2 000
Уголь каменный	5 000	415	2 075 000	1/66	314 394	10 000
Прочие грузы	1 700	300	510 000	1/30	170 000	11 050
Итого:	18 650	365	6 808 300	1/37	1 835 996	80 476
Прибытие						
Сахар	80	330	26 400	1/12	22 000	440
Водка	100	330	33 000	1/12	27 500	550
Нефть	210	330	69 300	1/16	43 312	1 155

¹Журнал комиссии о новых железных дорогах... С. 3.

Земледельческие орудия	210	330	69 300	1/33	21 000	1 155
Железо	130	330	42 900	1/57	7 526	715
Железные изделия	210	330	69 300	1/19	36 473	1 155
Мануфактура	50	330	16 500	1/10	16 500	275
Стекло, изделия	90	330	27 700	1/37	8 027	495
Цемент	200	330	66 000	1/39	16 923	1 100
Прочие грузы	650	330	214 500	1/28	76 607	3 575
Итого	1 930	330	636 900	1/23	275 868	10 615
					286 483	
Местное сообщение						
Мануфактура	20	150	3 000	1/8	3 750	240
Хлеб	1 000	230	230 000	1/20	115 000	10 000
Сахар	40	150	6 000	1/12	5 000	480
Соль	200	175	35 000	1/20	17 500	800
Лес I категории	350	230	80 500	1/31	25 968	1 400
„ в Ачинск	1 000	90	90 000	1/31	29 032	4 000
Строительные материалы	400	230	92 000	1/36	25 556	1 600
Кокс	400	150	60 000	1/32	18 750	1 600
Прочие грузы	340	150	51 000	1/20	25 500	4 080
Итого	3 750	172	647 500	1/24	266 056	24 200
Всего по товарно- му движению	24 330	333	8 092 700	1/34	2 377 920	115 291
					2 493 211	
Дополнительный доход от сооруже- ний уч. Енисей Ми- нусинский – Минус- инск (с мостом)	—	—	157 221	1/40	39 305	32 732
					72 087	
Всего по товарно- му движению (с мостом)	24 330	339	8 249 921	1/35	2 565 298	

Пассажирское движение (1 000 461)	—	—	—	—	461 000	591 232
Почта (1 ваг. по 25 коп.)	—	—	—	—	84 132	
Доходы независящ. по 100 руб.	—	—	—	—	46 100	
Валовой доход	—	—	—	—	—	3 156 530
На версту (461 вер.)	—	—	—	—	—	6 847
С увеличением к 1916 г. на 25 % товарн. движ. (24 330 т. + 24 330 т. 25) 100	30 413	339	10 310 007	1/35	2 945 716	185 029
					3 130 808	
Прочие доходы	—	—	—	—	591 232	—
Валовой доход	—	—	—	—	—	3 722 040
На 1 версту (461 вер.)	—	—	—	—	—	8 074

1 ККМ ОФ 11535. Фото. Олигация Общества Ачинско-Минусинской железной дороги на 187 рублей 50 копеек, 1914 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://gostatalog.ru/portal/#/collections?id=25104597> (дата обращения: 07.07.2021).

Облигация Кольчугинской железной дороги¹

¹ КОКМ ОФ 22937. Фото. Облигация № 49388 в 187 рублей 50 копеек 4 1/2 % облигационного займа общества Кольчугинской железной дороги с 5-ю купонами (16-й – 20-й), 1913 г. // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации. URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=25758357> (дата обращения: 07.07.2021).

Сведения о подрядах и подрядчиках на строительстве Алтайской железной дороги¹

№ ПП	Фамилия подрядчика	№ строи- тельного участка	№ подря- дного участка	Наименование и протяжённость подрядных участ- ков (в верстах)	Стоимость подряда (в рублях)			
					Земляные работы	Иску- ственные сооруже- ния	Граждан- ские пост- ройки	Общая сумма договора
1	С.С. Линда	I	I	От примыкания к ст. Новониколаевск до правого устоя моста через р. Бердь (I-33)	385 000	449 800	265 612	1 100 412
2	Е.Е. Зенькевич	I	II	От правого устоя моста через р. Бердь до пик № 526/808 (33-79)	297 080	440 700	160 940	898 720
3	Б.Р. Дитрих	II	III	От пик № 526/808 до пик № 1121 (79-148)	303 600	151 225	334 010	788 835

¹ РГИА. Ф. 291. Оп. 1. Д. 5. Л. 82, 92, 96, 107, 132, 143, 154, 155, 169, 181, 193, 208, 219, 231, 246, 269, 284, 295, 307; Д. 6. Л. 19, 24, 36, 94, 104, 117, 175, 185, 188, 199; Ф. 350. Оп. 2. Д. 156. Л. 1.

4	В.Е. Протасович	II	IV	От пик № 1221 до пик № 1471 (148-174)	238 000	118 325	93 075	449 400
5	А.М. Лопатко	III	V	174-194 и 13 версты Федюловской ветки	124 280	56 500	48 167	228 947
6	П.Н. Никитина	III	VI	От 194 версты до ст. Алтайский; от ст. Алтайский до 38 версты Бийской ветки	242 320	186 925	217 255	656 500
7	Н.М. Арцыбашев	IV	VII	От пик № 380 до конца Бийской ветки (38-138)	788 330	659 170	418 310	1 865 810
8	Наследники С.С. Рона	V	VIII	От ст. Алтайский до ст. Барнаул (201-215)	1 019 200	82 825	334 635	14 366 660
9	А.Г. Лапицкий	V	IX	От ст. Барнаул до пик № 454 (215-261)	326 280	391 500	163 135	880 915
10	Д.Я. Алейникова Н.Д. Аверин	VI	X	От пик № 454/468 до пик № 1140/13 (261-381)	636 000	636 400	526 385	1 798 735
11	О.И. Масоков	VII-VIII	XI-XII	Поспелиха – Рубцовка (381-505), Аул – Бель-Агач – Семипалатинск (506-613)	Нет свед.		Нет сведен.	1 987 790
	Всего	I-VIII	I-XII	Вся дорога (1-751)	4 360 090	3 173 370	2 561 524	12 082 774

**Протяжённость железнодорожной сети России
с разделением на частную и казённую,
а также с указанием строящихся и разрешённых к постройке линий
(по состоянию на 31 августа 1913 года)¹**

Ж. д. линии	Правительственная сеть	Сеть частных обществ	Всего (в км)
Открыто для правильного движения	46 886	22 693	69 576
Открыто для временного движения	975	988	1 964
Строящихся железных дорог	2 885	7 877	10 762
Разрешённых к постройке	417	2 510	2 927

¹Ушаков К. Подготовка военных сообщений России. . . С. 32.

**Обслуженность рельсовыми путями различных районов России
в годы Первой мировой войны¹**

Наименование края (области)	Площадь, в кв. вёр- стах	Густота сети на 100 кв. вёрст	Густота насе- ления на 1 кв. версту	Коэф. обслуж. рельс. путями
Петербургский	181 322	1,524	29,2	7,97
Ливонский	81 049	2,454	33,6	17,91
Польский	111 554	2,524	96,9	6,57
Украинский	282 508	2,353	69,8	7,93
Литовско-Белорус- ский	266 978	2,041	43,4	9,6
Подмосковный	232 500	2,183	49,1	9,71
Средне-русский	269 266	2,365	57,6	9,71
Верхне-Волжский	206 031	0,67	34,9	1,29
Пермский	699 109	0,473	16,2	1,38
Нижне-Волжский	461 642	0,754	19,2	2,96
Южно-Русский	354 574	1,796	34,8	9,27
Северо-Русский	1 213 526	0,088	2	0,39
Кавказский	227 787	0,758	22,1	2,59
Закавказский	183 858	0,869	30,3	2,49
Закаспийский	1 151 294	0,265	4,2	1,67
Южно-Сибирский	1 991 495	0,05	2	0,13
Восточно-Сибирский	6 761 138	0,049	0,3	0,8
Западно-Сибирский	4 197 736	0,05	1,1	0,23
Финский	321 244	0,991	9,1	10,79

¹ Головин Н. Н. Военные усилия России в мировой войне. Париж, 1939. С. 58.

Промышленность городов Сибири в годы Первой мировой войны¹

Город	Число рабочих в мастерских и депо ж. д.	Обрабатывающая промышленность		
		Число		Дата подсчёта, год
		предприятий	рабочих, чел.	
Тюмень	600	120	3 183	1915
Курган	700		3 500	1917
Омск с Новоомском	Мастерские – 1 928 Депо – 1 870 (1916 г.)	191	2 361	1915
Томск	200		5 000	1915–1917
Новониколаевск	700	114	2 079	1912
Барнаул	600	68	1 650	1917
Бийск	–	97	1 346	1915
Красноярск	1 697	27	1 933	1918
Иркутск	700	748	5 047	1916
Иннокентьевская	400			
Чита	1 412 (мастерские)	36	1 176	1.01.1917

¹ Скубневский В. А. Промышленность городов Сибири . . . С. 65.

Приложение 25

Производство паровозов в России, по годам¹

Завод	1906	1907	1913	1914	1916
Харьковский	172	91	109	108	195
Луганский	189	103	70	133	153
Брянский	195	106	56	103	54
Сормовский	190	100	106	105	58
Коломенский	194	120	76	129	47
Невский	165	91	15	80	46
Путиловский	142	116	99	71	13
Воткинский	34	28	—	20	33
Итого	1 281	755	535	749	
По годам	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> 1906 г. — 1 281 1907 г. — 755 1908 г. — 641 1909 г. — 514 1910 г. — 495 1911 г. — 416 </div> <div> 1912 г. — 306 1913 г. — 535 1914 г. — 749 1915 г. — 910 1916 г. — 599 </div> </div>				
Остаток, т. е. неисполнение заводами за- казов	<div style="display: flex; justify-content: flex-end;"> 1915 г. — 125 1916 г. — 347 1917 г. — 538 </div>				

¹ Железнодорожное дело. 1917. № 19–20.

Производство русских вагоностроительных заводов, по годам ¹

Год	Крытые и товарн. платформы	Спец. цистерны	Пассажирские и багажные вагоны
1906	20 718	1 644	378
1907	13 768	1 124	221
1913	18 610	384	1 435
1914	29 157	1 017	1 500
1916	20 355	655	622
Остаток неис- пользован- ных заказов товарных вагонов составами на 1 января	1914 г. – 3 196 1915 г. – 1 997 1916 г. – 10 946 1917 г. – 9 543		

¹ Железнодорожное дело. 1917. № 21–22.

**Средства общества для постройки Кулундинской дороги
на 10 сентября 1918 г.¹**

Капиталы общества	1. Акционерный	1 966 000	19 660 000
	2. Облигационный	17 694 000	
Разных поступлений	1. % на капиталы общества	305 800,48	1 150 046,88
	2. Разных поступлений по операциям с капиталами	151 450,59	
	3. Выручка по временному движению	662 835,52	
	4. Телеграфный сбор по временному движению	1 543,41	
	5. Удержания на санитарную часть в период постройки	28 416,88	
Долговые обязательства	1. Контрагентам по разным удержаниям	19 876,15	537 594,61
	2. Разным лицам и учреждениям	517 718,46	
Всего рублей	21 347 641,49		

¹ РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 87. Л. 15.

Расходы Кулундинской ж. д. в период постройки на 10 сентября 1918 г.¹

Финансовые расходы	1. По оплате % по акциям и облигац.	1 473 829,68	6 209 794,24
	2. Потери на курсе при реализ. обл. капитал.	4 363 882,50	
	3. Разные расходы	372 082,06	
Расходы, отнесенные непосредственно по главам расцен. ведомости		7 320 574,15	13 742 152,59
Убытки и расходы, вызванные войной		294 067,15	
Нераспределенные по глав. расценочной ведомости	1. По управлению	5 097 699,99	
	2. По правлению	794 804,20	
Недоделок по сооружению		235 007,10	
Всего рублей	19 951 946,83		
Остаток строительного капитала рублей		1 395 694,66	

¹РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 87. Л. 16.

Приложение 29

Расходы по эксплуатации Кулундинской дороги на 10 сентября 1918 г.¹

1. Расходы по эксплуатации дороги	1 158 061,94	1 662 919,43	4 119 383,25
2. Инвентарь	160,00		
3. Финансовые расходы в период эксплуат. дороги	504 697,49		
4. Нераспределенные Управляющим дорогой		2 017 575,27	
		3 680 494,70	
Наличие в кассе		279 919,05	
Залоги		120 714,50	
Изыскание новых линий		38 222,00	
Остаток		1 395 694,66	

Приложение 30

Эксплуатация Кулундинской дороги на 10 сентября 1918 г.²

Доход по эксплуатации		1 055 432,07	2 706 651,09
Долговые обязательства	1. Чужим дорогам за перевозку грузов прямого сообщения	634 310,20	
	2. Правительств. ссуда для оплаты % по гарантии	489 895,87	
	3. непогашенных купон. от об. 4 1/2 % об. з.	117 687,08	
Поступления	1. От ПТГ. К-ры Госуд. Б-ка по расч. с чуж. дорог	83 296,87	
	2. Аренда подвижного состава	186 700,30	
Долги бывшим частным банкам		39 328,70	
Залогодатели по постройке		117 037,50	
Всего рублей			2 723 688,59

¹РГАЭ. Ф. 6936. Оп. 1. Д. 87. Л. 18.

²Там же. Л. 17.

Научное издание

Андреева Татьяна Ивановна

**ЧАСТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ СИБИРИ**

Монография

На обложке: подвозка рельс на строительстве Алтайской железной дороги
(Выставочный центр Алтайского территориального управления
Западно-Сибирской Ордена Ленина железной дороги).

Вёрстка – М.А. Захарьина

Подписано в печать 11.11.2021 г.

Объем 17,3 уч.-изд. л. Формат 60х84/16. Бумага офсетная.

Гарнитура Myriad Pro. Тираж 100 экз. Заказ № 35.

Отпечатано в ООО «АЛТАЙФОРМАТ».

656043, г. Барнаул, ул. Короленко, 105, каб. 11