

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2022.88.47.015

Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
125993, Российская Федерация, Москва, проп. Ленинградский, 51/1,
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению планов развития железнодорожного строительства в Азиатской России, приобретавшим все большее значение в период Первой мировой войны. Государство оказалось перед необходимостью срочно изыскивать средства для всестороннего самообеспечения продуктами отечественного производства как в сельскохозяйственной области, так и обрабатывающей промышленности. Наглядно обнаружилась недостаточность существовавших путей выхода на крупные отечественные рынки для хлеба и мяса из давно уже возникших вследствие переселения центров массового их производства в Азиатской России. Только путем создания пересекавших всю Империю сквозных и дешевых путей обмена продуктов можно было получить в наиболее короткий срок обратно в казну значительную часть капитала, вкладывавшегося десятилетиями в дело заселения Азиатской России. Богатое, но в тот период пока еще сравнительно малолюдное Зауралье ожидало еще широкого притока живых, новых сил, чтобы показать всю присущую ему политическую и экономическую мощь. Однако без целостной сети железнодорожных путей развитие всех таившихся в Азиатской России возможностей оставалось делом немислимым. Вместе с тем железнодорожное строительство должно было согласовываться с последовательным улучшением и приспособлением в пределах Азиатской России также и водных путей.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Том 12. № 3А. С. 104-109. DOI: 10.34670/AR.2022.88.47.015

Ключевые слова

Железнодорожное строительство, 1917 год, переселенческие районы, Первая мировая война, Азиатская Россия, Зауралье, Сибирь.

Введение

Для планомерного использования производительных сил богатого Зауралья развитие железнодорожного строительства в Азиатской России приобретало тем большее значение во время Первой мировой войны, когда государство оказывалось перед необходимостью срочно изыскивать средства для всестороннего самообеспечения продуктами отечественного производства как в сельскохозяйственной области, так и обрабатывающей промышленности. В тот период, более чем когда-либо, наглядно обнаружилась недостаточность существовавших путей выхода на крупные отечественные рынки для хлеба и мяса из давно уже возникших вследствие переселения центров массового их производства в Азиатской России.

Только путем создания пересекавших всю Империю сквозных и дешевых путей обмена продуктов можно было получить в наиболее короткий срок обратно в казну значительную часть капитала, вкладывавшегося десятилетиями в дело заселения Азиатской России. Богатое, но в тот период пока еще сравнительно малолюдное Зауралье ожидало еще широкого притока живых, новых сил, чтобы показать всю присущую ему политическую и экономическую мощь. Однако без целостной сети железнодорожных путей развитие всех таившихся в Азиатской России возможностей оставалось делом немислимым. Вместе с тем железнодорожное строительство должно было согласовываться с последовательным улучшением и приспособлением в пределах Азиатской России также и водных путей.

В 1911 году правительство России уже наметило план железнодорожного строительства в Азиатской России, отвечавший нуждам и интересам развития региона и страны в целом. Некоторая часть этого плана к 1917 году уже была выполнена или выполнялась. Так, например, заканчивались постройки железных дорог Алтайская, Оренбурггорская, Орск-троицкая, Троицк-кустанайская, Уральск-илецкая, Кулундинская, Ачинск-минусинская, Юрга-кольчугинская, Амурская, Семиреченская [Журнал Министерства Путей сообщения, 116-117]. Вопрос о выполнении другой части этого плана, о развитии его в деталях разрешен уже был особым совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова. Это совещание проектировало в течение весны и лета 1917 года план железнодорожного строительства повсеместно в России на пятилетие, начиная с 1917 года [Руднева. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году, 2020. 358-364]. Этот план в целом в своем объеме и был представлен в законодательные учреждения непосредственно ведомством путей сообщения [Руднева. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году, 2020, 365-371].

Выполнение плана железнодорожного строительства в Азиатской России

В пределах Азиатской России совещанием намечалось строительство нескольких железных дорог. В ближайшее пятилетие 1917–1922 годов подлежали сооружению железной дороги первой очереди: 1) Южно-Сибирская магистраль (Орск – Акмолинск – Павлодар – Славгород – Барнаул) протяженностью 1.850 верст. Эта железная дорога, намеченная к постройке еще в 1911 году, ставилась и в 1917 году ведомством земледелия во главу вопроса о колонизационном железнодорожном строительстве. Перспективы Южно-Сибирской магистрали состояли в том, чтобы обслужить сельскохозяйственные и минеральные богатства всего южного Зауралья, дать возможность сбыта уже осевшему в Киргизской степи населению хлебных продуктов в порты

Черного моря, в степной полосе обеспечить развитие скотоводства, открыть для колонизации десятки миллионов десятин новых земель.

Проектировавшаяся линия Славгород – Семипалатинск – Верный протяженностью 1.415 верст являлась необходимым продолжением заканчивавшейся сооружением Кулундинской дороги на юг, до смычки со строившейся Семиреченской дорогой в Верном, – в качестве магистрали, обслуживавшей грузообмен хлебом, хлопком, лесом между Сибирью и Средней Азией. В 1917 году на протяжении этой дороги осуществлялся ряд оросительно-колонизационных работ. С точки зрения колонизационного дела эта дорога признавалась в высшей степени важной.

Железнодорожная линия Петропавловск-Кокчетав, 2020 верст, в качестве головного участка будущей магистрали Петропавловск – Пишпек, должна была дать суточный выход постоянно накапливающимся в Кокчетавском уезде хлебным излишкам, без чего дальнейшее освоение южной части Акмолинской области выглядело затруднительным. Линия Акмолинск-Спасский завод в 250 верст являлась звеном вышеупомянутой будущей магистрали Петропавловск – Пишпек, призванной – впредь до постройки всей магистрали – оживить богатейший рудоносный район и дать выход медной руде со Спасского завода на Южно-Сибирскую магистраль в Акмолинск.

Барнаул-Кузнецкая линия протяженностью 350 верст должна была обслуживать как богатейшие залежи местного каменного угля, необходимого для всего Южно-Сибирского железнодорожного узла, так и плодородные районы Алтая. Линия Кольчугино – Кузнецк – Тельбес 268 верст имела то же значение, как и предыдущая железная дорога. Железнодорожной линии Верный – Джаркент – Кульджа в 380 верст предстояло обслужить густонаселенные казачьи станицы Семиреченского казачьего войска и богатейшие орошенные земли переселенцев, обеспечив в то же время силу русского политического и экономического влияния в Кульдже, богатой каменным углем.

Железная дорога Пишпек – Токмак – Иссык – Куль протяженностью 200 верст, пролегая по наиболее богатой и плодородной части Семиречья, дополнила бы собой значение строившейся Семиреченской железной дороги. Необходимость линии Ачинск – Енисейск [Ачинск-Енисейская железнодорожная линия. К проекту железнодорожной линии Ачинск-Енисейск : (экономическая записка) / О-во Ачинск-Минусинской ж. д. СПб : Типография Министерства путей сообщения, 1914] в 307 верст состояла в качестве железной дороги частью экспортной для вывоза, через Енисейск, лесных и прочих продуктов, морским путем, – частью же собственно колонизационной, для оживления пригодных для заселения районов [Журнал Министерства Путей сообщения, 118].

Железная дорога Верхнеудинск – Кяхта в 231 версту имела своим назначением приблизить монгольский рынок к российской железнодорожной сети, облегчить торговые сношения с Монголией. Ленская линия (Тулун – Усть-Кут, 612 верст) предназначалась для обслуживания и оживления лишенного путей сообщения золотоносного района Сибири [Там же]. Линии Александров Гай – Эмба и Кунград – Чарджуй в 1.100 верст являлись крайними звеньями проектировавшейся магистрали Александров Гай – Чарджуй, имевшей как колонизационное, так и разгружающее значение в отношении Ташкентской железной дороги. Несомненно, она вызвала бы развитие хлопководства, садов, ценных культур, а также эксплуатацию нефти, создав, вместе с тем, широкое поле для оросительных мероприятий на протяжении дороги [Журнал Министерства Путей сообщения, 119].

Соединение Тобольска с существовавшей сетью железных дорог в 180 верст считалось

необходимым как по колониционным соображениям, так и в целях улучшения железнодорожного транспорта между Сибирью и Европейской Россией. Итого, новых железных дорог первой очереди в развивавшихся районах намечалось 7.363 версты [Там же].

В то же время железнодорожными линиями, подлежащими осуществлению во вторую очередь, назывались следующие: Эмба – Кунград в 600 верст – средний участок последней показанной линии Александров Гай – Чарджуй; Кустанай – Кокчетав в 420 верст – продолжение Троицк-Кустанайской железной дороги; Семипалатинск – Буран в 550 верст – линия крупного колониционного значения. Эта дорога призвана была закрепить экономическую и политическую связь китайского Алтая с русской империей и укрепить приграничную, в Семипалатинской области, колонизацию плодородной, искусственно орошаемой, долины реки Кальджира. Она стала бы, вместе с тем, подъездным путем к Южно-Сибирской магистрали и тем связала бы весьма ценный колониционный район с центром Российской империи [там же].

Прикаспийской железной дороге Алят – Астара в 195 верст поставлялась задача обслуживать богатую фруктами и хлопком прибрежную полосу Каспийского моря. Железнодорожная линия Томск – Енисейск в 500 верст требовалась для выполнения последовательной колонизации богатого черноземом, лесом, лугами Причулымского края, без чего соответствующие, осуществлявшиеся без задержки мероприятия, ведомства земледелия не дали бы ожидаемых результатов по сельскохозяйственному освоению Причулымья и по созданию там скотоводческого, молочного и маслодельного района. По инициативе законодательных учреждений в 1914 году было ассигновано 100.000 рублей на изыскания этой линии, но по военным обстоятельствам этот кредит не был отпущен.

Разъезд Оросительный – Кузнецк в 345 верст предназначался для обслуживания Кузнецкого каменноугольного бассейна. Железная дорога Называевская – Тюкалинск – Тара в 300 верст признавалась имевшей преимущественно местное колониционное значение. Итого колониционных железных дорог второй очереди намечалось 2.860 верст.

Железнодорожные линии последующих очередей также предусматривались: Минусинск – Белоцарск в 400 верст – в целях укрепления русской колонизации Урянхая; ветвь к Джунгарским воротам – в качестве дополнения к линии Семипалатинск-Буран; Николаевск-Амурская линия – в целях развития местной сельскохозяйственной промышленности и создания новых выходов грузам от железнодорожных путей к морю; Кокчетав – Акмолинск и Спасский завод – Пишпек – в качестве продолжения линии Петропавловск-Кокчетав [там же].

Заключение

В целом, как ни благоприятно выглядели вышеприведенные данные по вопросу о развитии сети железных дорог за Уралом, тем не менее, следовало иметь в виду трудность выполнения всего намеченного, столь скоро, как того требовали обстоятельства. В лучшем случае из проектировавшихся к постройке в ближайшую очередь только очень немногие линии планировалось строить в 1917 году [Руднева, 2022, 269-274]. Осуществление значительного большинства этих железных дорог отдалось.

Во многих районах колонизации, даже в столь удобных по условиям гужевого транспорта, как в Степном крае, в частности в Акмолинской области, отсутствовали даже примитивные дорожные сооружения. Отсутствие мостов, гатей, плотин, переправ не только лишало удаленное от рынков сбыта население возможности правильного развития зернового хозяйства, но и влекло за собой нередко сознательное сокращение посевной площади и общий застой

сельскохозяйственной промышленности [Журнал Министерства Путей сообщения, 120]. При таких условиях переселенческое ведомство считало своей обязанностью, независимо от расчетов о необходимости обдорожения остававшегося все еще без дорог и незаселенного переселенческого фонда, проектировать несколько новых дорожных сооружений также и в заселяемых переселенцами районах, где это сооружение признавалось наиболее неотложным и нужным для обеспечения необходимого сбыта сельскохозяйственных продуктов, оживления экономической жизни.

Библиография

1. Ачинск-Енисейская железнодорожная линия. К проекту железнодорожной линии Ачинск-Енисейск: (экономическая записка) / О-во Ачинск-Минусинской ж.д. СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1914.
2. Журнал Министерства Путей сообщения. Книга первая. Пг., 1917. С. 116-117.
3. Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. Хабаровск, 2001. 256 с.
4. Конотопов М.В., Сметанин С.И. История экономики России. М.: Кнорус, 2015. 352 с.
5. Лебедев А.В. Становление железнодорожного сектора экономики в северных губерниях европейской части России // Вестник Ярославского государственного ун-та. 2008. № 8. С. 24.
6. Руднева С.Е. Всероссийский Учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
7. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
8. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
9. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-110.
10. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
11. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 365-371.

Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport (МИИТ),
127994, 9/9 Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
Financial University under the Government of the Russian Federation,
125993, 51/1 Leningradskii av., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of plans for the development of railway construction in Asiatic Russia, which became increasingly important during the First World War. The state found itself in need of urgently seeking funds for comprehensive self-sufficiency with products of domestic production both in the agricultural field and in the manufacturing industry. The insufficiency of the existing ways of entering the large domestic markets for bread and meat from the centers of their mass production in Asiatic Russia, which had long since arisen as a result of resettlement, was

clearly revealed. Only by creating end-to-end and cheap ways of exchanging products crossing the entire Empire, it was possible to get back into the treasury in the shortest possible time a significant part of the capital invested for decades in the settlement of Asiatic Russia. Rich, but still relatively sparsely populated at that time, the Trans-Urals was still waiting for a wide influx of living, new forces to show all its inherent political and economic power. However, without an integral network of railways, the development of all the opportunities lurking in Asiatic Russia remained unthinkable. Moreover, railway construction had to be coordinated with the consistent improvement and adaptation of waterways within Asiatic Russia as well.

For citation

Rudneva S.E. (2022) Plany zheleznodorozhnogo stroitel'stva v pereselencheskikh raionakh Rossii v 1917 godu [Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (3A), pp. 104-109. DOI: 10.34670/AR.2022.88.47.015

Keywords

Railway construction, 1917, resettlement areas, First World War, Asiatic Russia, Trans-Urals, Siberia.

References

1. Achinsk-Eniseiskaya zheleznodorozhnaya liniya. K projektu zheleznodorozhnoi linii Achinsk-Eniseisk: (ekonomicheskaya zapiska) / O-vo Achinsk-Minusinskoi zh.d. [Achinsk-Yenisei railway line. To the project of the railway line Achinsk-Yeniseisk: (economic note) / Achinsk-Minusinsk Railway Society] (1914). Saint Petersburg: Tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya Publ.
2. Konotopov M.V., Smetanin S.I. (2015) *Istoriya ekonomiki Rossii* [History of the Russian economy]. Moscow: Knorus Publ.
3. Lebedev A.V. (2008) Stanovlenie zheleznodorozhnogo sektora ekonomiki v severnykh guberniyakh evropeiskoi chasti Rossii [Formation of the railway sector of the economy in the northern provinces of the European part of Russia]. *Vestnik Yaroslavskogo gosudarstvennogo un-ta* [Bulletin of the Yaroslavl State University], 8, p. 24.
4. Rudneva S.E. (2014) Vserossiiskii Uchreditel'nyi zheleznodorozhnyi s"ezd v Moskve (1917 g.) [All-Russian Constituent Railway Congress in Moscow (1917)]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 21-24.
5. Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The First Delegate Congress of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-110.
6. Rudneva S.E. (2019) Uchrezhdenie Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [Establishment of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (3A), pp. 111-116.
7. Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5-1), pp. 365-371.
8. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5-1), pp. 358-364
9. Rudneva S.E. (2022) O polozhenii zheleznodorozhnogo transporta Rossii osen'yu 1917 goda [On the position of railway transport in Russia in the autumn of 1917]// *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (1-1), pp. 269-274.
10. Zhurnal Ministerstva Putei soobshcheniya. Kniga pervaya. Pg. [Journal of the Ministry of Communications. Book one] (1917), pp. 116-117.
11. Zuev V.F. (2001) *Pervoprophodtsy vostochnykh magistralei Rossii* [Pioneers of the eastern highways of Russia]. Khabarovsk.