

# ИЗУЧЕНИЕ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В XIX В. В СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИССЛЕДОВАНИЙ

**Ладович Александр Александрович**

Аспирант, Курганский государственный университет  
aleksandr.sibir@inbox.ru

## STUDY OF THE STATE AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORTATION SYSTEM OF WESTERN SIBERIA IN THE XIXTH CENTURY. IN MODERN HISTORICAL SCIENCE: PROBLEMS AND PROSPECTS OF RESEARCH

**A. Ladovich**

*Summary:* The article considers extensive literary sources directly devoted to the development of the transportation system of Western Siberia. In the process of research the degree and character of description in domestic historical researches of the problem of genesis and evolution of transport communications of Western Siberia in the XIX century is established. It is noted that the studies of the Soviet period affected the major land and water highways, their role in the colonization of the territory and the relationship with the migration of the population. On the basis of a wide range of publicist works, reflecting the views of various business, political and public figures, the problems and prospects of studies of the state and development of the transport system of Western Siberia in the XIX century are analyzed.

*Keywords:* development, transportation, road infrastructure, Western Siberia, post-Soviet historiography, Trans-Siberian Railway.

*Аннотация:* В статье рассмотрены обширные литературные источники, непосредственно посвященные развитию транспортной системы Западной Сибири. В процессе исследования установлена степень и характер описания в отечественных исторических исследованиях проблемы генезиса и эволюции транспортных коммуникаций Западной Сибири в XIX веке. Отмечено, исследования советского периода затрагивали крупные сухопутные и водные магистрали, их роль в колонизации территории и взаимосвязь с миграциями населения. На основе широкого круга публицистических работ, отображающих взгляды различных деловых, политических и общественных деятелей, анализируются проблемы и перспективы исследований изучения состояния и развития транспортной системы Западной Сибири в XIX в.

*Ключевые слова:* развитие, транспорт, дорожная инфраструктура, Западная Сибирь, постсоветская историография, Транссибирская магистраль.

**П**роблемы, связанные с развитием транспортной системы на территории Западной Сибири, по-прежнему остаются очень актуальными. К основным проблемам связанным с развитием транспортной системы Западной Сибири XIX века относятся: темпы строительства дорог, задержки и недостаточность строительства транспортной инфраструктуры, а также некоторые проблемы социального развития всевозможных дорожных предприятий, проблемы проектно-исследовательских работ по дорожному строительству и материально-техническому обеспечению, организационному и личному укреплению дорожного строительства, социально-бытовые условия людей, а также ключевые этапы в плане формирования магистральной транспортной сети на территории Западной Сибири.

Большинство исследователей либо успешно собирают материал из предыдущих периодов, или высказыва-

ют восхищение размерами и масштабами Транссиба, или пытаются указать на перспективность использования этого великого сооружения в условиях современной России. Однако комплексных исследований проблем и перспектив состояния и развития транспортной системы Западной Сибири в XIX в. в современной исторической науке однозначно недостаточно, что и определило актуальность данного исследования.

Их исследование позволяет максимально полно и четко представить себе исторические аспекты развития производительных сил Западносибирского региона, представленные техническим состоянием основных транспортных региональных связей, социальными показателями организации транспорта [1].

**Целью статьи** является изучение проблем состояния и развития транспортной системы Западной Сибири в

XIX в. в современной исторической науке.

**В задачи данной статьи** входит анализ проблем и перспектив исследований изучения состояния и развития транспортной системы Западной Сибири в XIX в.

Среди исследователей, занятых изучением формирования транспортной инфраструктуры за Уралом, Н.А. Миненко, сумевшая проанализировать складчатость Западно-Сибирского участка Московского тракта, пространственную динамику, транспортную организацию. Дороги, а также окраины практически не освещались [2].

В современной российской историографии отдельные эксперты используют комплексный подход к изучению путей сообщения на юге Западной Сибири. Г.П. Ерохин проследил взаимосвязь транспортного сообщения с планировочной организацией городов региона [3]. Другой подход к восстановлению дорожного движения в южной части Западной Сибири показан в учебниках О.Н. Катионова. Монография новосибирского ученого включает в себя самые разнообразные направления исследований его предшественников, включая социально-экономические процессы на юге Западной Сибири, население и их профессии, а помимо прочего в наибольшей степени значимое инженерно-техническое и картографическое обеспечение эксплуатации линий связи. Невзирая на тот факт, что в публикациях известного историка периферийным дорогам уделяется недостаточно внимания, общесистемный подход к исследованию ретроспективного опыта развития транспорта на территории Сибири может быть использован в процессе изучения транспортной системы Алтая [4].

За последнее десятилетие в сибирских исследованиях под влиянием совокупности различных факторов, в том числе комплексного исследования О.Н. Катионова, наметилась четкая и, надеемся, постоянная тенденция внимания специалистов к тематике транспортной инфраструктуры. В частности, тропы Среднего Прииртышья рассматривал А.В. Матвеев. Омский историк и археолог отмечает, что складывание дорог на первоначальном этапе было связано с так называемыми естественными коридорами – зонами микрорельефа, позволяющими человеку преодолевать естественные препятствия. Русское население пользовалось старыми дорожными коммуникациями Сибирского ханства, и только позже в южной части Западной Сибири стали складываться новые транспортные пути [5].

Стремление широко осветить и систематизировать различные аспекты генезиса и функционирования транспортных Западносибирских систем, предпринято в коллективной монографии А.Н. Дюнца, В. Исаева и других авторов. Сложность адаптации транспортной инфраструктуры к нуждам промышленного комплекса авторы связывают с обширностью и неоднородностью

ландшафта Верхнего Обь-Иртышского региона, а также с нехваткой человеческих ресурсов и финансирования [6].

Ученые свидетельствуют, что Сибирь покорялась по этапам, а к новому витку индустриального освоения территории страна приступила на рубеже XIX–XX веков. Исследования научного сообщества при Томском государственном университете Н.В. Блинова и Б. Земерова, широко охвативших доступные источники и опирающихся на четкие методологические позиции. В монографии Н.В. Блинова предпринята попытка описать ранее не освещенную тему и систематически проанализировать источники с целью дать ретроспективу пути становления индустрии, транспортной отрасли, пролетариата в Сибири [7].

Территория Западной Сибири в плане становления транспортной системы в полном объеме с историографической точки зрения описана местными историками. В промежутке 2000–2010-х гг. сибирские ученые, среди которых отдельно выделяются В.А. Ламин, В.Ю. Пленкин, В.Я. Ткаченко и А.И. Тимошенко, провели серьезное исследование вопроса и показали аналитику транспортного освоения Западной Сибири. Авторы указывают, что транспортная система в России прошла период развития, где рост отрасли и ее инфраструктуры был обеспечен по радиальной схеме [8].

Примечательно, что в постсоветской историографии рост транспортной отрасли в западносибирском регионе в XIX веке изучается с прицелом на значимость территорий в динамике роста страны, на этнополитике и экономике, социокультурном значении каждой территории.

Отрасль транспорта в Западной Сибири XIX века развивалась от таких базовых структурных слагаемых как водные виды транспорта, а также все варианты наземных транспортных средств, рост которых по мере интенсификации наиболее резко стремился к пику в 1838–1843 гг.

Пореформенный промежуток времени в истории России характеризовался в первую очередь ускоренным процессом модернизации промышленности. Конец первого периода промышленной революции пришелся на последнее десятилетие XIX века, когда держава пережила небывалый промышленный бум. В результате к началу двадцатого столетия России удалось достичь наиболее высоких темпов промышленного развития в мировых масштабах и значительно сократить отставание от наиболее развитых государств.

Государство было и остается главным проводником промышленной модернизации. Для России специфично совмещение становления капитализма «снизу» с активной покровительственной политикой «сверху» для

ускоренного развития любых отраслей, способствующих укреплению мощи самодержавного государства, обеспечению его глобальной роли, включая развитие железнодорожной сети [9]. Строительство железных дорог в Западной Сибири привело к появлению различных отраслей промышленности, приблизило процесс накопления и сосредоточения капитала, усилило валютные спекуляции и роль банковской сферы. Железные дороги простимулировали дальнейшее развитие сельского хозяйства и поспособствовали укреплению экономических связей между отдельными регионами страны. Их строительство существенно изменило общественно-политическую и культурную жизнь страны.

Историографию возведения Транссибирской магистрали можно разделить на три периода:

- досоветский этап (с конца XIX века до 1917 года);
- период советской историографии (от революции 1917 г. до начала 1990-х гг.);
- современный период (90-е годы XX века – начало XXI века).

Для постсоветской историографии строительства Транссиба характерно то, что исследователями, в подавляющем большинстве случаев, не вводятся в научный оборот новые архивные материалы, а используется информация, опубликованная авторами в предыдущих периодах.

В последние годы появились компиляционные работы, сконцентрированные на систематизации, уточнении и обобщении уже собранного учеными материала. Это способствует развитию историографии строительства Транссиба, но он не поспособствует углублению сведений, полученных учеными, и не вводит новые архивные источники в научный оборот. Современная историография строительства Великой Сибирской железной дороги представлена значительным разнообразием литературы. Первая большая группа публикаций представлена статьями в разнообразных журналах – от узких профессиональных железнодорожных журналов до изданий, выпускаемых российскими писательскими организациями [10-13].

Вторую часть публикаций характеризуют разные юбилейные издания, выпущенные в связи с разнообразными памятными событиями и значимыми датами [14, 15]. И, наконец, третью группу литературных источников представляют разного уровня и направленности справочные и энциклопедические издания [16]. К сожалению, в современной историографии практически нет новых сведений о строительстве Транссиба. Большинство исследователей либо успешно собирают материал из предыдущих периодов, или высказывают восхищение размерами и масштабами этого великого сооружения, или пытаются указать на перспективность использования Транссиба в условиях современной России.

К примеру, в статье Б. Соколова приводятся сведения, которые могут вызвать интерес к данной теме у нынешних и будущих историков [17].

По мнению В. Ганичева [18], Александр III поддержал творческую энергию нации, укрепил армию, флот и денежную единицу, сделав ее одной из самых стабильных в Европе. И во всех данных планах Транссиб был самым серьезным рычагом развития России.

Помимо прочего, В. Ганичев обратил внимание на рядовых строителей, в частности отметил высочайший уровень инженерии и организации строительства Транссиба. Он полагает, что Транссиб стал величайшим достижением инженерной, технико-научной мысли на территории России и во всем мире, а также величайшей школой организации и управления.

В журнале «Человек и труд» в статье, написанной в виде интервью специального корреспондента журнала со специалистами железнодорожного транспорта, упоминаются вопросы и трудности развития Транссиба на текущем этапе, а помимо прочего исторический контекст строительства Великой Сибирской железной дороги и становления железнодорожного транспорта в России XIX–XX столетий. В рамках статьи рассматривается грандиозность сооружения, которое сравнивается с подобными крупными стройками на территории других государств [19].

В настоящее время видим, что ретроспектива торговой столицы Сибири раскрыта односторонне, не показана привязка к индустрии североазиатских территорий, создание торговли и транспорта как обособленных систем. Историки вели речь о противостоянии торгово-промышленного капитала и отказе от насаждения империалистического строя вместо феодального, признавая за таковыми ось исторических событий. Если изучать Сибирь в роли только колониальной территории, то возникло плоское и однобокое восприятие региона, в котором культура при этом шла путем саморазвития [20]. Значит, индустрия Сибири, подвергшаяся импульсивному росту в последние десятилетия XIX века и на заре XX века, веского объяснения данной динамики не получила. Сопоставив ситуацию в центре России и в Сибири, видим, что последняя резко нарастила скорость отказа от хозяйствования в патриархально-племенных формах, переводя их на стадию индустриальную и коммерческую. Капитал, войдя на просторы Сибири, был не только истязателем пролетариата, но и оказал роль мощного организатора и творца.

Таким образом, можно сделать вывод, что историография строительства Транссиба развивается достаточно медленно. В дополнение к обобщенной информации, давно известной исследователям, одиночно появляются новые исследования, которые могли бы придать новый

импульс развитию историографии по этому вопросу.

Помимо всего прочего, особенностью современной историографии представляется обращение к упомянутым выше наиболее узким проблемам. Исследователи стали значительно чаще интересоваться историей конкретной железной дороги, аспектами финансирования строительства и обслуживания железной дороги и иными узкопрофильными вопросами. В-третьих, многочисленные современные авторы достаточно мало обращаются к архивным и ранее неопубликованным материалам, что является вполне объяснимым фактом.

Именно Транссибирская магистраль протяженностью около десяти тысяч километров пересекает территорию нескольких субрегионов Российской Федерации, в том числе Новосибирскую и Иркутскую области, поэтому необходимо изучить архивы областей, через которые проходит маршрут. При этом развитие истории строительства Транссиба продолжается.

Период XIX века в плане слияния транспорта и капитала характеризуется как чрезвычайно малодинамичный из-за того, что на территории Сибири отсутствие дорог пресекало инициативу частного капитала. Для трудовых мигрантов создавали опасения непроходимые улицы городов и деревень, рабочих поселков, из-за чего на предприятия не удавалось привлечь рабочую силу, создать приток населения для естественного прироста. Как отмечает А. Гагемейстер, в Западной Сибири порядка 20% населения трудоустроены были на промышленных предприятиях, но эффективности роста ни фабрик, ни заводов достигнуть не удалось.

Сибирь, по сути, оставалась ориентированным на экспорт регионом, но этот вид деятельности не стал предпосылкой для динамики культурного уровня и промышленности. Обогащение за счет экспорта сибирского сырья приходило не к купечеству, а к инвесторам из центра России или из-за рубежа. Однозначно, что территория индустриализировалась медленно, но и ремесленники, и мануфактуры все поддались натиску мощных предприятий с немалым капиталом, из-за чего транспортной отрасли нужно было дать ответ на запрос времени.

Индустрия горнодобывающая находится в крайней зависимости от транспорта, что особенно остро видим на примере угольных предприятий. Сибирь к концу XIX века резко повысила выработку угля из-за того, что железнодорожное сообщение позволило вывозить до 100 раз большие объемы. Добыча угля на месторождениях Сибири была до железнодорожного сообщения, но его сплавляли летом баржами по Томи, однако санным извозом уголь доставлять было неэффективно экономически, из-за чего индустрия пользовалась углем древесным.

Итак, с открытием железной дороги сделан акцент на межрегиональных отношениях с целью транспортировать экономически ценное сырье или изделия. Однако экспорт постепенно стал преобладать в экономической жизни, тогда как связи региона и внутри территории пострадали, из-за чего возник вопрос о том, как устранить дисбаланс культуры и индустрии в колонизированном регионе. Попытки сравнить сибирские регионы и уравновесить динамику индустриализации решались через переселенцев. Рынок труда фактически отсутствовал, несмотря на капитализацию производства. Так, резко отличались по числу потенциально готовых трудоустроиться Прииртышская и Амурская области.

Первые десятилетия XIX века как огромную трудность называли задачу открыть цепочку строительных площадок, разделенных дистанцией 30–40 верст, однако реформы 1860-х годов принесли в транспорт конкурентные процессы. Так, любые частные перевозчики постепенно сдались под натиском крупных корпораций с социальным капиталом и интересами в сфере золотодобычи.

Индустрия Сибири отказалась от рабского труда крестьян и переформатировала деятельность в капиталистическую. При этом возник вопрос о найме перевозчиков. Экономика прекратила подражать патриархальным формам с введением в силу реформы 1861 года, а также их дополнительно потеснила железная дорога. В Сибири роль транспорта не выходила за рамки коммуникаций, но их недостаток был ощутим уже на рубеже XIX–XX веков и только усугубился в веке XX. Устранить проблему государство решило через интенсификацию переселенческого движения.

В итоге Сибирь как территория характеризовалась неоднородностью развития, где восточные и западные земли имели резкие отличия, так же как и не были похожи по уровню развития северные и южные. Такая тенденция проявлялась не только в Сибири, но и в России в целом. Промышленность, транспорт, население, культура показывали несопоставимую динамику. Например, зоны Прииртышья, Томск, Алтай вовлекались в индустриальный рост, однако низовья Оби, Енисея и Лены практически повсеместно позволяли встретить дорусские формы хозяйствования, хотя на территориях уже развивалась горнодобывающая промышленность. Также по Сибири кочевали скотоводы – алтайцы, телеуты, буряты.

Современная российская историография Западной Сибири девятнадцатого века в целом и транспортной системы в частности весьма разнообразна по своему составу и концептуально неоднородна. Однако по большей части она фокусируется на нескольких ключевых вопросах: оценка общего характера развития региона, дипломатико-пограничный дискурс, административное строительство и формирование производственно-эко-

номического (производственного и территориального) комплекса. В ближайшие годы, наряду с продолжением развития данных вопросов, следует ожидать увеличения количества исследований по социокультурной сфере региона. Процессы становления Западно-Сибирской транспортной системы также нуждаются в полной реконструкции.

Для максимально эффективной и комплексной реконструкции аспектов развития региональной транспортной системы необходимо учитывать связь широкого спектра политических, административных и пространственных факторов и их влияние на поиск новых маршрутов, формирование и функционирование дорог.

Таким образом, современные историки значительно расширили круг проблем, анализируемых в истории

развития транспортной инфраструктуры Западной Сибири в XIX веке. Их внимание было сосредоточено на темпах строительства дорог, причинах задержки и недостаточности строительства транспортной инфраструктуры, а также проанализированы некоторые проблемы социального развития всевозможных дорожных предприятий. Однако в настоящее время комплексное исследование историографии дорожного строительства в Западной Сибири как таковое отсутствует. Без внимания остались многочисленные проблемы проектно-исследовательских работ по дорожному строительству и материально-техническому обеспечению, организационному и личному укреплению дорожного строительства, социально-бытовые условия людей, а также ключевые этапы в плане формирования магистральной транспортной сети на территории Западной Сибири.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Источниковедческие и историографические аспекты сибирской истории. Солодкин Я.Г. и др. Коллективная монография. Нижневартовск, 2013. С. 188–222.
2. Миненко Н.А. Старики в русской крестьянской общине Западной Сибири XVIII - первой половины XIX в. / Н.А. Миненко // Крестьянство Сибири XVIII — начала XX в.: классовая борьба, общественное сознание и культура. - Новосибирск, 1975. - С. 89–104.
3. Ерохин Г.П. Влияние внешних транспортных коммуникаций на архитектурно-планировочную организацию городов Западной Сибири: автореф. дис... канд. арх. Новосибирск, 1998. 25 с.
4. Катионов О.Н. Итоги изучения истории Московско-Сибирского тракта в XVII–XIX вв. // Вестник Томского гос. ун-та. 2005. № 288. С. 12–19.
5. Матвеев А.В. История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья (Средневековье - Новое время). Омск, 2014. 198 с.
6. Дунец А.Н., Исаев В.В., Рыгалова М.В., Колокольцев М.Г. Дороги Алтайского края: от пе верст до наших дней. Барнаул, 2017. 224 с.
7. Любимов А.А. Развитие индустриального транспорта в Среднем Прииртышье 90-е гг. XIX в. - 1914 гг. [Текст]: автореф. канд. ист. наук / А.А. Любимов. - Омск, 2000. 27 с.
8. Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург, 1999. 176 с.
9. Ладович А.А. Характеристика транспортной системы в западной Сибири в XIX в // Лебедевские чтения: сб. ст. по материалам XXIV Всерос. науч.-практ. конф., посвящ. Году педагога и наставника и 80-летию образования Пензенского государственного университета. 2023. С. 286–289.
10. Сенин А.С. «Мы в начале пути. Нас ждет Сибирь...» // Транспортное строительство. 1991 № 7 С. 44–48.
11. Илларионов В. Азия – Европа: российский транзит // Экономист. 2001 № 4 С. 35–38.
12. Привалихин В. Великий Сибирский рельсовый путь // Уральский следопыт. 1997 № 7 С. 15–16.
13. Гилько М.А. Транссибирская магистраль: для кого и за чей счет // Актуальные вопросы общественных наук: социология, политология, философия, история: сб. ст. по матер. XI междунар. науч.-практ. конф. - Новосибирск: СибАК, 2012 С. 92–96.
14. Богачев Е. На дальней станции сойду. Иркутск, 2002; Дальневосточная магистраль России: 100-летию Дальневосточной железной дороги посвящается, 1897–1997 / сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев; под общ. ред. В.А. Крапивного, А.А. Забелина. Хабаровск: Частная коллекция, 1997 351 с.
15. Дорога – это жизнь. [К 100-летию Забайкальской ж.д.]. Чита: Забтранс, 2000.
16. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. / сост. Г.М. Афонина. М.: Изд-во МПС РФ, 1995; Транссиб – история, интересные факты, рекорды // URL: <http://www.modelzd.ru/ustroystvo-zhd/history/transsib.html> (Дата обращения: 31.01.2023).
17. Соколов Б. Великий евразийский путь // Родина. 2003 № 9 С. 76–77.
18. Ганичев В. Дорожник: Москва – Дальний Восток: [путевые заметки к 100-летию Транссибирской магистрали] // Наш современник. 2001 № 12 С. 165–198.
19. Транссиб: огромный потенциал, который будет реализован: [Беседа ведущих специалистов ж.-д. транспорта о перспективах развития Транссибирской железнодорожной магистрали со спец. корреспондентом журн.] / П. Шевоцук, С. Гапеев [и др.] // Человек и труд. 2001 № 10 С. 20–25.
20. Ладович А.А. Транспортная система Западной Сибири в XIX веке // Яковлевские чтения: сб. науч. ст. II Межведомственная научно-практическая конференция с международным участием: в 2 частях. Ч. 1 / Под общ. ред. В. В. Косухина. – Новосибирск: Новосибирский военный ордена Жукова институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, 2023. С. 203–208.

© Ладович Александр Александрович (aleksandr.sibir@inbox.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»