



# Версты в будущее

Предыстория ТРАССИБА

История проектов сооружения железных дорог в Сибири восходит к началу XIX в. Еще в 1806—1807 гг. талантливый горный инженер П. К. Фролов предлагал построить конные рельсовые пути заводского назначения длиной более 150 верст.

Хотя его проект не был принят, ему все же удалось проложить в 1809 г. первую в России чугунную дорогу на конной тяге. Дорога длиной в 2 версты функционировала более четверти века, соединяя Змеиногорский рудник и Карболихинский сереброплавильный завод. Необходимость постройки дороги он обосновывал следующим: при доставке руды и грузов гужевым транспортом для его обслуживания потребуются более 1000 человек, а при использовании «чугунки» — всего 2 человека, при двух лошадях.

## Первые в России

Дорога Фролова, построенная на высоком по тем временам техническом уровне, опережала подобные сооружения в других странах на 10—15 лет. Местность, по которой она проходила, имела сложный рельеф — через р. Карболиху пришлось построить мост длиной 292 м, стоявший на 20 каменных опорах высотой 11 м, соединенных деревянными арками.

Однако рельсовая дорога на конной тяге не могла долго удовлетворять требованиям быстро развивающейся промышленности, конную тягу необходимо было заменить на

механическую. Решение было найдено в 1834 г. на Нижнетагильском заводе Демидовых. Отец и сын Черепановы создали первый отечественный паровоз, который по специально построенной дороге тянул состав в 3,3 тонны со скоростью до 15 верст в час. Через год им удалось построить второй паровоз с тягой до 16 тонн.

Возможность устройства железных дорог вызвала интерес у прогрессивно настроенной части сибирского купечества и промышленников, заинтересованных в появлении постоянных путей сообщения, независимых от времени года, взамен Московско-Сибирского тракта, путь по которому из Москвы до Николаевска-на-Амуре занимал около 11 месяцев. Активные сторонники широкого применения железных дорог на просторах Российской империи, уже с 1825 г. выступавшие с конкретными предложениями по их строительству, смогли заинтересовать Главное управление путей сообщения (ГУПС). Оно откомандировало в Англию на шесть месяцев профессора Корпуса инженеров путей сообщения Г. Ламе для изучения опыта работы железных дорог и анализа их коммерческого значения.

Однако, несмотря на заключение Ламе о превосходстве этого вида транспорта по скорости и экономичности, а также о высокой доходности



Русские умельцы отец и сын Ефим и Мирон Черепановы, механики-самоучки с демидовского Нижнетагильского завода, — создатели первого отечественного паровоза. Из архива ЗСЖД

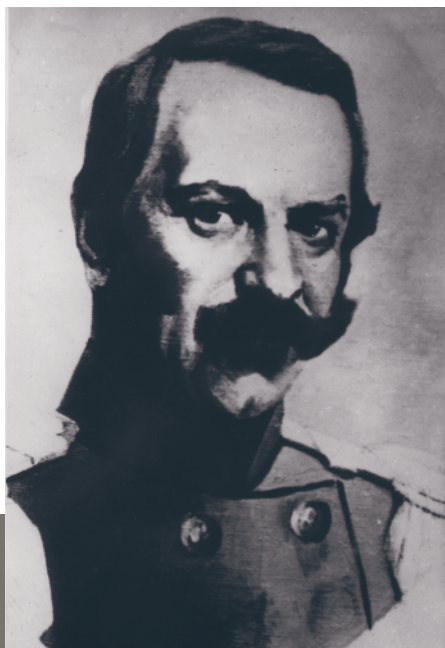






Московско-Сибирский, или Великий тракт, обустройство которого, длившееся более ста лет, закончилось к середине XIX в. Он соединил европейскую часть России с Сибирью и Китаем — до этого основными транспортными путями были реки. Из архива ЗСЖД

П. П. Мельников — первый российский министр путей сообщения (1862—1869), произведенный после отставки в инженер-генералы путей сообщения, профессор прикладной механики, почетный член Императорской С.-Петербургской Академии наук. Из архива ЗСЖД



всех существовавших тогда железных дорог, предложения об их строительстве в России были отклонены. Основной аргумент ГУПС против железных дорог заключался в невозможности их содержания в условиях отечественного климата, особенно в зимнее время, а также их экономической невыгодности. О постройке же железных дорог в Сибири не могло быть и речи. Предпочтение в то время было отдано созданию единой водной магистрали от западных до восточных границ России путем соединения рек специальными каналами.

### Не для выгоды, но ради увеселения

Горное ведомство, наиболее заинтересованное в положительном решении железнодорожного вопроса, пригласило в Россию крупного австрийского инженера, профессора Венского политехнического института Ф. А. Герстнера. Проездив по России три месяца, Герстнер воочию убедился в том, что дальнейшее экономическое развитие страны невозможно без организации постоянно действующей сети проезжих дорог, поскольку в России перевозилось очень много и на громадные расстояния, но при том — с черепашной скоростью, по дорогам, которые с трудом отвечали этому названию.

По возвращении в Петербург профессор подал на имя Николая I обстоятельную записку по итогам своих изысканий. Главный вывод состоял в том, что в мире нет другой такой страны, где железные дороги были бы

более выгодны, чем в России. Герстнер даже предложил построить железную дорогу Петербург—Москва, соединив затем Москву с основным водным путем страны, Волгой, линией Москва—Казань или Москва—Нижний Новгород.

После долгих обсуждений, 15 апреля 1836 г. был наконец обнародован указ Николая I о строительстве железной дороги Петербург—Царское Село—Павловск. Стоит заметить, что строительство и эксплуатация этой дороги оставили заметный след в истории российского железнодорожного транспорта. Так, именно ей мы обязаны словом «вокзал», от английского «voksal», означавшего увеселительное заведение с садом и залами для вечеров и концертов в пригороде Лондона и не имевшего никакого отношения к транспорту. В Павловске такое заведение открылось при железной дороге, а затем его название распространилось на все пассажирские здания железнодорожных станций. На этой же станции новое значение приобрело и слово «вагон», также прижившееся в русском языке. «Вагонами» раньше назывались открытые повозки без крыши, составлявшие, наряду с каретами, дилижансами и шарабанами, первые поезда.

Официально дорога открылась 30 октября 1837 г., но полное сквозное движение по линии Петербург—Павловск началось с мая следующего года. Дорога с шириной колеи в 1829 мм (перешита под колею 1524 мм в 1903 г.), предназначалась исключительно для пассажирских перевозок, поэтому споры вокруг строительства железных дорог в стране на этом не прекратились. Противники строительства доказывали, что увеселительная линия не может дать точных данных об экономической эффективности железнодорожного транспорта и о возможных эксплуатационных расходах.

### Без высочайшего указа ни шагу...

В 30-е гг. XIX в. (а не в 1857 г., как считалось ранее) за Уралом осознается необходимость соединения Сибири с европейской Россией железной дорогой. Инженер путей сообщения Н. И. Богданов, откомандированный в то время

в Восточную Сибирь для производства изысканий Кругобайкальской грунтовой дороги от Иркутска до Кяхты, в 1837 г. представил пояснительную записку, к которой прилагался проект постройки железной дороги от границы с Китаем до Нижегородской ярмарки. По мнению Богданова, дорога должна была способствовать развитию торговли и промышленности в Сибири.

Строительство предлагалось вести поэтапно. Первый пробный участок должен был связать 25-километровой дорогой Кяхту с Усть-Кяхтой, на втором этапе предлагалось продолжить дорогу по Кругобайкальскому и Сибирскому трактам до европейских губерний. По расчетам Богданова стоимость версты дороги могла составить около 100 тыс. руб. Проект остался без внимания со стороны правительства.

Окончательно судьба железных дорог в России определилась после годовой командировки в Северную Америку П. П. Мельникова и Н. О. Крафта, профессоров Корпуса инженеров путей сообщения. По возвращении они были приглашены в Зимний дворец к императору. Результатом этой встречи стало подписание 1 февраля 1842 г. Николаем I высочайшего указа о сооружении железной дороги Петербург—Москва.

Вокзал Петербурго-Московской дороги в Москве. Из архива ЗСЖД



Вокзал Петербурго-Московской дороги в Москве







Н. Н. Муравьев-Амурский — первый из сибирских губернаторов, кого заинтересовала идея строительства железной дороги на востоке России.  
Худ. К. Е. Маковский

### Не было бы счастья...

Неутешительные итоги Крымской войны 1853—1856 гг., ставшие для России неожиданностью, заставили правительство по-другому взглянуть на железнодорожное строительство. Отсутствие железных дорог к Черному морю не позволило своевременно снабжать армию всем необходимым. При помощи железнодорожного транспорта Россия могла бы перебросить в Крым армию численностью в сотни тысяч человек и не допустить взятия Севастополя.

Лишь 2 сентября 1854 г. Главное управление путей сообщений и публичных зданий издало приказ о начале изысканий по линии Москва—Харьков—Кременчуг—Елизаветград—Одесса. В октябре того же года приступили к изысканиям по линии Харьков—Феодосия, в феврале 1855 г. вышло предписание о прокладке трассы в Донбасс, а в июне — линии Геническ—Симферополь—Бахчисарай—Севастополь. Однако, несмотря на осознание необходимости строительства железных дорог в стране, практического переворота в железнодорожном строительстве при Николае I не произошло.

Еще одним последствием поражения в Крымской войне стал запрет для России иметь военный флот на Черном море. На дальневосточной окраине России тоже было неблагоприятно: 17 августа 1854 г. союзная англо-французская эскадра вошла в Авачинскую бухту, а через два дня бомбардировала Петропавловский порт. Затем союзники предприняли попытки высадки десанта, но их атаки были отбиты — 27 августа эскадра ушла в море.



Работы каторжных на Уссурийской жел. дор. (постройка моста на р. Хоръ).

Изыскания и проектирование этой дороги производились на высоком профессиональном уровне. За время строительства с августа 1842 г. до ноября 1851 г. проявились талант и высокий профессионализм первых российских инженеров, строителей железных дорог. П. П. Мельников заимствовал у американцев опыт сооружения мостовых переходов и обосновал ширину российской железнодорожной колеи в 1524 м, как наиболее приемлемую для размещения механизмов паровоза, груза в вагонах и обеспечения лучшей устойчивости подвижного состава. Опыт сооружения и эксплуатации первой русской железнодорожной магистрали С.-Петербург—Москва доказал техническую возможность продолжения магистрали в Сибирь.

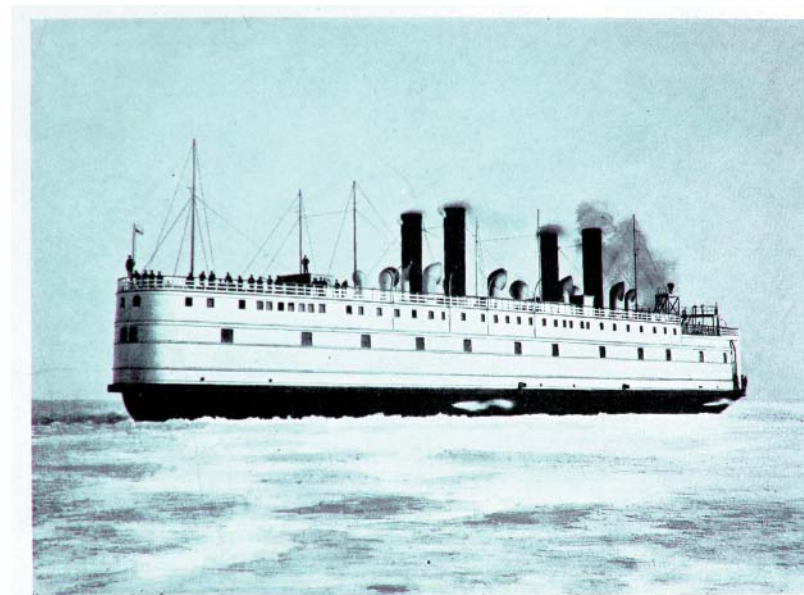
Несмотря на то, что вражеское нападение было отражено, такая уязвимость дальневосточных рубежей страны вынудила российское правительство принять решение о создании сильной Сибирской флотилии и морской базы в Николаевске-на-Амуре, куда в 1855 г. был перенесен порт из Петропавловска. Но для ее своевременного снабжения всем необходимым требовалось соединить Дальний Восток с центром России самым быстрым и безотказным путем — рельсовым.

### «Железка» против шоссе

Первым из восточносибирских губернаторов интерес к строительству железной дороги на востоке страны проявил Н. Н. Муравьев-Амурский. Стремясь занять русскими войсками и заселить побережье Японского моря, он командировал в 1857 г.

военного инженера, штабс-капитана Д. И. Романова для проведения изысканий на территории между р. Амуром и побережьем Японского моря с целью избрать направление для проведения шоссейной дороги. Ознакомившись с местностью, Романов составил проект дороги от г. Софийска на правом берегу р. Амур до Александровского поста в заливе Де-Кастри, предложив простроить вместо шоссе железную дорогу. В проекте, изданном затем в виде брошюры, был приведен способ упрощенного железнодорожного строительства, применявшийся в Америке, благодаря которому можно было строить железные дороги в 2,5 раза дешевле, чем в России.

Романов писал, что Сибирь, так же как и Америка, вскоре будет прорезана железными дорогами по всем направлениям, и это дополнит «беспримечную систему водяных путей, которою природа так щедро наградила материк Северной Азии». Муравьев-Амурский, поддерживавший этот проект, в рапорте от 11 июля 1858 г. писал, что между Амуром и заливом Де-Кастри «по всем вероятностям будет проведена железная дорога, надобность в которой делается настоятельной в весьма непродолжительном времени».



Паромь-ледоколъ „Байкаль“ (4200 тоннъ водоизмѣщенія). Сооруженъ въ 1896 г.

### Иностранной экспансии — «нет»!

Первые слухи о железнодорожном строительстве в Сибирь породили поток многочисленных обращений не только российских, но и зарубежных предпринимателей, стремившихся получить концессии на постройку. Одним из них стал посланник США в России П. М. Коллинз, совершавший поездку из Петербурга до устья Амура. В Чите он представил Муравьеву-Амурскому записку с предложением построить на американские деньги железную дорогу от Иркутска до Читы, с последующим продолжением ее до Тихоокеанского побережья. Муравьев-Амурский, дав проекту Коллинза положительную оценку, ходатайствовал перед министром путей сообщения о поддержке этого проекта.

Не желая передавать в руки иностранцев строительство дороги и небезосновательно опасаясь экспансии быстро развивающихся США на дальневосточные окраины Сибири, члены Сибирского Комитета отказали не только Коллинзу, но и всем другим иностранным авторам такого рода проектов. Муравьеву-Амурскому же «настоячиво рекомендовали» больше не обращаться с подобными ходатайствами. Ни для кого не было секретом, что прокладывание магистралей в богатом,







Прибытие первого сибирского поезда в Кургань (1893 г.)

ство проявило больший интерес лишь к предложениям о включении Западной Сибири в сеть железных дорог европейской части России. Первой из таких дорог, сооружение которой должно было оказать благотворное влияние на развитие торговли и промышленности, стала Уральская горнозаводская линия.

Идея о проведении этой дороги была впервые высказана в 1861 г. горным инженером В. Рашетом, который свыше 10 лет занимал должность управляющего Нижнетагильским горным округом и хорошо знал состояние горного дела на Урале. Он предложил соединить главные горные заводы Урала постоянными путями сообщения с системами рек Камы и Тобола на западе и востоке горнозаводского района. Для этого, по мнению Рашета, необходимо было построить железную дорогу от

но малообжитом крае с неразвитыми коммуникациями носило стратегический характер, поскольку обеспечивало господство над прилежащими территориями. При этом американские планы широкого проникновения на отдаленные рубежи России были хорошо известны русскому правительству. Кроме того, Россия и Америка соперничали на мировых рынках сельхозпродукции, и постройка Сибирской железной дороги могла серьезно усилить конкурентоспособность русских товаров.

Все указанные обстоятельства побуждали русское правительство уклоняться от прямого иностранного участия в сооружении железных дорог на Дальнем Востоке и Сибири, а позднее — и Транссиба. Вместе с тем подходы к железнодорожному строительству, разрабатываемые в то время, основывались на широком использовании зарубежного опыта. Тем более что на 1860 г. в России насчитывалось всего лишь 1590 км железных дорог, а в Западной Европе и Америке — 108 тыс. км, в том числе в США — 49 тыс. км.

### Сибирские перспективы

После проекта Коллинза никаких более или менее значимых проектов железной дороги через всю Сибирь не возникало до 1880-х гг. В 1860-70-х гг. правитель-



Типичное станционное здание на Сибирской жел. дор.

г. Перми, через крупнейшие месторождения руд, до г. Тюмени. Он считал, что помимо роста производительности горных заводов дорога могла бы способствовать появлению в Сибири новых отраслей промышленности.

Автором следующего проекта Уральской линии стал полковник Е. Богданович. Он также оказался первым, чье предложение о строительстве дороги в Сибири

было поддержано. Изучив топографические условия для строительства железнодорожного пути, Богданович в 1868 г. представил свои соображения о пользе сооружения Уральской линии тогдашнему министру путей сообщения, генерал-лейтенанту П. П. Мельникову. Тот в свою очередь доложил о проекте полковника Александру II. И 10 апреля 1868 г. Богданович и генерал-губернатор Западной Сибири генерал-лейтенант А. Хрущов получили высочайшее разрешение на проведение изысканий и составление проекта железной дороги от села Ершовка (близ г. Сарапула) через Екатеринбург и Тюмень.

Еще один проект строительства железной дороги был подан на следующий год пермским городским головой И. Любимовым. На основе собственных изысканий он предлагал строить дорогу через г. Кунгур, Екатеринбург и Шадринск до Белозерской слободы, расположенной на р. Тобол, в 50 верстах севернее г. Кургана.

Все эти проекты стали достоянием общественности и широко обсуждались. Более того — в Нижнем Новгороде, Казани, Костроме, Вятке, Перми возникли «комитеты по железнодорожному вопросу» из особо избранных лиц.

### Приблизь нас к Себе...

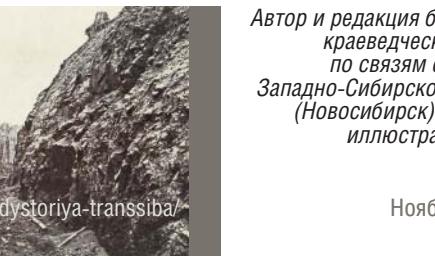
Идею строительства железной дороги особенно активно поддерживали сибирские купцы. Так, во всеподданнейшем адресе сибирского купечества, поднесенном в 1868 г., подчеркивалось: «Одни мы, Государь, сибирские Твои дети, далеки от Тебя, если не сердцем, то пространством. Большие мы от того терпим нужды. Богатства пашен почвы лежат без пользы для престола Твоего и нас. Даруй нам железную дорогу, приблизь нас к Себе, отчужденных от Тебя. Повели, чтоб Сибирь внедрилась воедино в едином государстве». Сибирякам вторили и жители Урала.

Однако у дороги были и противники, пугавшие болотами, дремучей тайгой с гнусом, страшными холодами, а также предположениями, что на шпалы изведут весь лес, а тот, что останется, сгорит от паровозных

искр. Так, тобольский губернатор А. Сологуб на запрос правительства о возможности строительства магистрали в Сибири сетовал на то, что «...наблюдение за сохранением порядков в крае делается невозможным, и, в заключение, затруднится надзор за политическими ссыльными вследствие облегчения побегов».

Тем не менее, количество сторонников строительства железных дорог в Сибири росло как на дрожжах. Так, в январе 1870 г. Общество содействия русской промышленности и торговле провело в большом зале Петербургской городской думы публичные обсуждения, вызвавшие новые споры в правительстве и обществе по вопросу железных дорог на Урале и в Сибири. И сколько их еще будет — ведь первый «камень» Сибирской железной дороги будет заложен лишь через 20 лет! Как говорят в России, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается...

*В публикации использованы гравюры из Томского краеведческого музея, фотографии из альбома «Великий путь». Виды Сибири и Великой сибирской железной дороги. Выпуск I.» (Красноярск, 1899) и кн. «Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем.» (С.-Петербург, 1903).*



Автор и редакция благодарят Томский краеведческий музей и службу по связям с общественностью Западно-Сибирской железной дороги (Новосибирск) за предоставление иллюстративного материала