

Научная статья / Research Article

УДК 625.1(091)(571.1/5)

DOI: 10.36718/2500-1825-2024-1-165-176

**Владимир Иннокентьевич Царев¹, Наталья Олеговна Васильева^{2✉},
Владимир Владимирович Царев³**

^{1,3} Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства – Филиал Центрального научно-исследовательского и проектного института Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, Москва, Россия

² Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия

¹ Сибирский федеральный университет, Красноярск, Россия

³ Министерство строительства Красноярского края, Красноярск, Россия

¹ vits_2004@mail.ru

² natasha.krasnoyarsk@gmail.com

³ tsarev103@yandex.ru

СЕВЕРО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ: ИСТОКИ ЗАРОЖДЕНИЯ ИДЕИ

В статье на основе выявленных исторических документов представлены аспекты зарождения идеи строительства Северо-Сибирской железной дороги. Обозначена цель исследования – раскрыть особенности продвижения замыслов устройства новых железнодорожных магистралей в начале XX века. Научная новизна состоит в том, что в работе представлены неопубликованные материалы, в частности, хранящиеся в архиве города Енисейска. Архивные документы свидетельствуют об итогах совещания о путях сообщения (Иркутск, 1906 г.), которые заложили основу для преобразований железнодорожных, речных и сухопутных транспортных коммуникаций Сибири. Показана деятельность властей сибирских губерний и городов, направленная на развитие сети транспортных коммуникаций. Одним из масштабных замыслов являлась идея сооружения Северной магистрали – Томск-Енисейск-Киренск-Амурская дорога. Она должна была решить задачи приобщения к общей культурной жизни всего Северного края – от Оби до Амура, а также создания прочной и надежной связи с Дальним Востоком. Российское правительство поддержало идею сибирских городов, выделив государственные ассигнования на производство технических изысканий проектируемой железнодорожной линии Томск-Енисейск. В 1913 году изыскательская партия обследовала трассу железной дороги и нанесла ее на карту. Однако этим замыслам не суждено было осуществиться в начале прошлого столетия, так как приближалось время великих потрясений, значительно изменивших всю Россию. Вместе с тем целенаправленные усилия исследователей прошлого столетия стали основой процесса накопления научного и практического опыта, который был необходим для разработки концепций развития восточных регионов страны в начале XXI века.

Ключевые слова: железнодорожные магистрали, транспортные коммуникации, технические и экономические изыскания, Северный морской путь, Сибирь

Для цитирования: Царев В.И., Васильева Н.О., Царев В.В. Северо-Сибирская железнодорожная магистраль: истоки зарождения идеи // Социально-

Vladimir Innokentyevich Tsarev¹, Natalia Olegovna Vasilyeva^{2✉}, Vladimir Vladimirovich Tsarev³

^{1,3} Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning – Branch of the Central Research and Design Institute of the Ministry of Construction and Housing and Communal Services of the Russian Federation, Moscow, Russia

² Krasnoyarsk State Agrarian University, Krasnoyarsk, Russia

¹ Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia

³ Ministry of Construction of the Krasnoyarsk Region, Krasnoyarsk, Russia

¹ vits_2004@mail.ru

² natasha.krasnoyarsk@gmail.com

³ tsarev103@yandex.ru

THE NORTH SIBERIAN RAILWAY: THE IDEA'S ORIGIN

The paper, based on identified historical documents, presents aspects of the origin of the idea of building the North Siberian Railway. The purpose of the study is outlined - to reveal the features of the promotion of plans for the construction of new railway lines at the beginning of the 20th century. The scientific novelty lies in the fact that the work presents unpublished materials, in particular, those stored in the archives of the city of Yeniseisk. Archival documents testify to the results of the meeting on communication routes (Irkutsk, 1906), which laid the foundation for the transformation of railway, river and land transport communications in Siberia. The activities of the authorities of Siberian provinces and cities aimed at developing a network of transport communications are shown. One of the large-scale plans was the idea of building the Northern Highway - Tomsk-Yeniseisk-Kirensk-Amur Road. It was supposed to solve the problems of introducing the entire Northern Region to the common cultural life - from the Ob to the Amur, as well as creating a strong and reliable connection with the Far East. The Russian government supported the idea of Siberian cities, allocating state funds for technical research on the planned Tomsk-Yeniseisk railway line. In 1913, a survey party examined the railway route and put it on the map. However, these plans were not destined to come true at the beginning of the last century, as the time of great upheavals was approaching, which significantly changed all of Russia. At the same time, the focused efforts of researchers of the last century became the basis for the process of accumulating scientific and practical experience, which was necessary for developing concepts for the development of the eastern regions of the country at the beginning of the 21st century.

Keywords: railways, transport communications, technical and economic research, Northern Sea Route, Siberia

For citation: Tsarev V.I., Vasilyeva N.O., Tsarev V.V. The North Siberian railway: the idea's origin // Socio-economic and humanitarian journal. 2024. № 1. S. 165–176. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-1-165-176.



Введение. Великая Сибирская железнодорожная магистраль, построенная на рубеже XIX–XX веков, предопределила перспективы преобразований восточ-

ных регионов России вплоть до настоящего времени. Самая протяженная железная дорога в мире, в кратчайшие сроки проложенная через непроходимую

тайгу, топкие болота, широкие реки и скалистые горы, представляла собой грандиозное техническое сооружение. Она послужила могучим рычагом перестройки территориальной организации и производительных сил восточных районов страны. На рубеже рассматриваемых

столетий современники писали о том, что благодаря железной дороге, «Сибирь, таящая в своих недрах неиссякаемый источник богатств, как бы проснулась, стряхнувши с себя оковы многовековой спячки, – она накануне своего культурного расцвета» [1] (рис. 1).

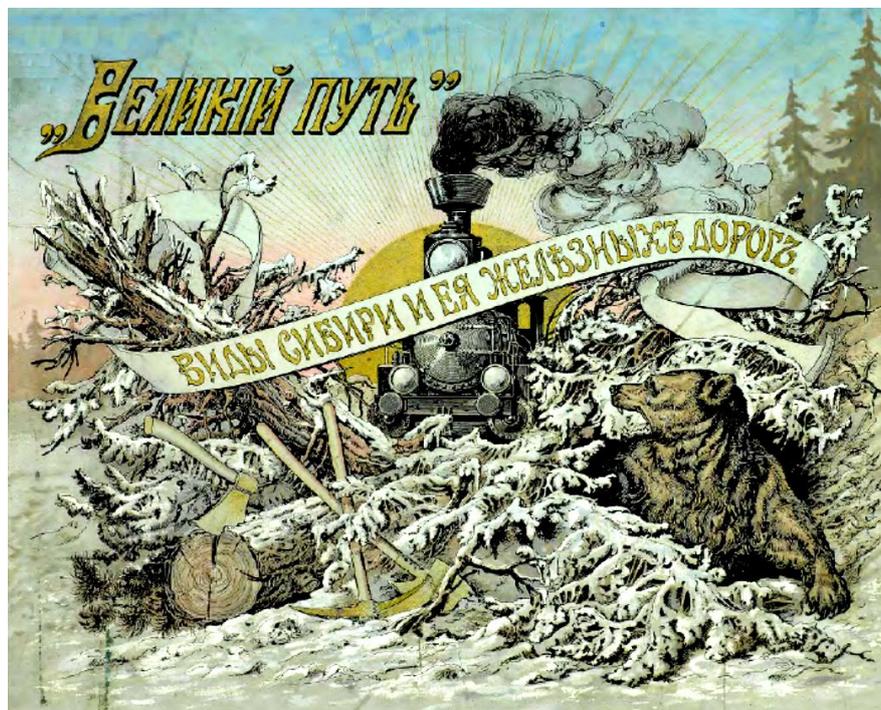


Рис. 1. Титульный лист альбома «Великий путь». Виды Сибири и ее железных дорог. Красноярск, 1899 г. [1]

Цель исследования. На основании анализа новых архивных документов выявить истоки зарождения и особенности продвижения идеи строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали в начале XX века.

Результаты исследования и их обсуждение. После завершения строительства Сибирской железнодорожной магистрали, открывшей казавшиеся тогда безграничными возможности технического прогресса, появлялись проекты новых железных дорог, а общественно-деловые круги не пугались уже никаких самых смелых инженерных идей [2, с. 231–242]. В декабре 1906 года в Иркутске по инициативе российского правительства и под председательством генерал-губернатора А.Н. Селиванова состоялось совещание о путях сообщения в Си-

бири. В программу были включены следующие вопросы: «разработка общего плана развития и улучшения главных сибирских магистралей; согласование сети всех предполагаемых в Сибири дорог различных типов и указание желательных узловых пунктов и их оборудования; обсуждение последовательности работ по улучшению и развитию намеченных дорог, смотря по сравнительной важности их экономического и общегосударственного значения; меры восполнения судоходству на главных реках – Оби, Енисее, Лене с притоками, Байкальском озере; обсуждение плана сооружения грунтовых дорог, типа их и дорожных сооружений, наиболее отвечающих местным условиям» [3, л. 25]. В резолюции совещания отмечалось, что «развитие ныне существующей Сибирской же-

лезнодорожной магистрали, безусловно, необходимо и проведение второй колеи является делом неотложным; увеличение пропускной способности дороги и при том в возможно скором времени представляется настоятельной необходимостью, как в интересах общегосударственных, так и для развития экономическо-промышленной жизни Сибири» [3, л. 25 об.]. Участники совещания пришли единогласно к заключению о неотложной необходимости постройки Амурской железной дороги в самый кратчайший срок, при этом отмечалось то, что «магистраль должна пройти значительно севернее р. Амура, это направление, кроме выгоды в политическом отношении, будет иметь и ту выгоду, что оно короче, по техническим условиям будет дешевле, а также в целях государственных, так как вызовет экономический рост целого обширного края, пригодного для колонизации и с огромными богатствами в недрах земли» [3, л. 25 об. – 26].

На совещании в Иркутске был поднят вопрос о проведении второй Сибирской магистрали, по которому участники пришли к заключению, «что когда экономическая жизнь Сибири разовьется настолько, что одна магистраль не в состоянии будет удовлетворять потребностям края и, следовательно, явится необходимость в устройстве второй магистрали, то эту последнюю следовало бы вести в южном направлении, в видах непосредственного соединения Сибири с югом Европейской России; при таком условии вторая магистраль будет лишь продолжением дороги Оренбург-Семипалатинск с выходом ее к Канску, в предположении, что от этого пункта пройдет железная дорога севернее оз. Байкала, на соединение с проектированной Амурской» [3, л. 27]. Наконец, на более отдаленную перспективу планировалось «устройство железнодорожного пути к северу от существующей дороги, в направлении Тобольск-Нарым-Енисейск, которое должно было послужить началом для проведения в будущем третьей Сибирской магистрали» [3, л. 27].

Итоги Иркутского совещания о путях сообщения заложили основу для преобразований железнодорожных, речных и сухопутных транспортных коммуникаций Сибири в начале XX века. В 1907–1916 годы, например, была построена Амурская железная дорога, ставшая конечным участком Транссибирской магистрали.

В начале 1912 года Переселенческое управление Томской губернии выступило с предложением о сооружении железнодорожной линии от станции «Ижморская», находившейся на Сибирской магистрали, до села Зырянское, располагавшегося на берегу реки Чулым, что должно было способствовать проведению в районе аграрной реформы. Однако Томский городской железнодорожный комитет (учреждался в сибирских городах для решения вопросов железнодорожного строительства) «единогласно признал необходимым бороться против переселенческого проекта, как сильно нарушающего интересы городов Томска и Енисейска, и в противовес разработать контрпроект железной дороги Томск-Чулым-Енисейск» [3, л. 45].

В начале марта 1912 года Томская городская дума, заслушав доклад городского железнодорожного комитета, постановила: «немедленно возбудить в установленном порядке ходатайство о постройке железнодорожной линии Томск-Чулым, как головного участка линии Томск-Енисейск; произвести обследование местности проектируемой линии в экономическом отношении и составить экономическую записку, которую и представить в доказательство основательности возбуждаемого г. Томском ходатайства; просить от имени городской думы заведующего землеустройством и переселением в Томском районе Н.К. Шумана со своей стороны присоединиться к этому ходатайству г. Томска; на собрании статистических данных и составление экономической записки ассигновать – 3000 рублей и расход этот внести в смету 1912 года; вопрос о технических изысканиях по проектируемой линии оставить открытым впредь до выяснения,

какое участие в расходах на этот предмет может принять Енисейское общество; для разработки разного рода вопросов по этому ходатайству образовать особый комитет» [4, с. 28].

Томский железнодорожный комитет поручил составить экономическую записку исследователю-этнографу В.И. Анучину и знатоку сибирских лесов И.Г. Фрейдину. Первый из них осуществил поездку в город Енисейск, где на заседании городской Думы «детально ознакомил собрание с обстоятельствами дела и убедительно доказал предпочтительность защиты его проекта, как варианта северного железнодорожного пути, могущего обслуживать не одни крайне узкие интересы переселенческого ведомства, а интересы всей данной территории, которая не должна быть чуждой заботам государственного железнодорожного строительства» [3, л. 54 об.]. В свою очередь И.Г. Фрейдин специально проехал путь от Томска до Чулыма и по результатам поездки «вынес впечатление, что эта дорога будет иметь значение и для местности ее направления, и для города Томска» [4, с. 31].

Следует отметить, что еще в 1880-х годах «у видных общественных представителей города Енисейска того времени зародилась мысль связать издавна существовавшее гужевое торговое сообщение Енисейска с Западной Сибирью паровой или конной тягой, и с этой целью местными купцами Харченко и Фунтосовым произведены были на свои средства технические обследования участка от Енисейска до реки Чулыма, притока реки Оби, в судоходной его части (с. Мелецкое) и возбуждено было городом ходатайство о проведении казною по этому направлению конно-железной дороги, как значительно облегчающей условия перевозки грузов между Восточной и Западной Сибирью. Ходатайство это одобрено и поддержано было существовавшим тогда Советом Главного Управления Восточной Сибири, но удовлетворения однако не получило, хотя мысль иметь такое сообщение не покидала енисейцев все последующее время и после проведе-

ния Сибирской магистрали, когда вопрос о подъездных путях (в частности, к Енисейску) принял еще более острую форму, ибо с проведением этого пути Енисейск оказался в стороне и постепенно начал хиреть» [5, л. 211].

Енисейское городское управление при таких обстоятельствах не могло оставаться безразличным к появившемуся новому проекту [6]. 27 марта в Томске получили телеграмму от Енисейского городского головы, в которой сообщалось о том, что «Енисейск присоединяется к ходатайству о железнодорожной линии Томск-Енисейск» [4, с. 32].

Однако в Енисейской губернии нашлись противники реализации проекта. В.И. Анучин, находясь проездом в Красноярске, посетил губернатора, который «оказался против линии Томск-Енисейск, как вредной для Красноярска, но ввиду проекта линии Енисейск-Ачинск, еще более опасной, он мирится с линией Томск-Енисейск, так как нельзя не давать никакой дороги Енисейску» [4, с. 33–34]. Среди оппонентов, возражавших замыслу строительства Томск-Енисейской дороги, были известные енисейские купцы и золотопромышленники – Александр Алексеевич и Вера Арсеньевна Баландины, которые в 1912 году выступили учредителями другой железной дороги – Ачинск-Минусинской. Они сообщали в Енисейскую городскую думу о том, что «одной из причин взятого нами при изысканиях направления от г. Минусинска на г. Ачинск было соображение, что со временем к Ачинску, стоящему на Сибирской магистрали и на притоке р. Оби, должна примкнуть линия и от Енисейска» [3, л. 67]. Настойчивыми усилиями супругов Баландиных проект железной дороги Ачинск-Минусинск (предполагавшийся к реализации за счет привлечения частных капиталов) был утвержден Государственным советом 24 июня 1912 года, после чего началось его осуществление. Ачинский городской железнодорожный комитет в своем обращении к енисейским коллегам писал в те дни: «Питаем надежду, что собрат Енисейский комитет пойдет рука об руку с

нами в столь важном для своих городов деле, каким является дело соединения их железнодорожным путем. Надеемся уже потому, что издревле Енисейск имел постоянное тяготение в отношении путей сообщения к Ачинску, который в данное время, с утверждением проекта Ачинск-Минусинской линии, нельзя сказать, чтоб был в невыгодном положении по путям сообщения» [3, л. 99–99 об.].

В конце января 1913 года Томский городской голова Иван Максимович Некрасов представил министру путей сообщения докладную записку по вопросу о Северо-Сибирской магистрали (Томск-Амурская железная дорога). Он информировал правительство о том, что «мысль о сооружении Северно-Сибирской магистрали в обход Байкальского озера с севера, возникла уже много лет тому назад; главным основанием для обхода Байкала с севера было соображение исключительно стратегического характера» [5, л. 18]. Между тем, по мнению Томского головы, за последние пять лет возник целый ряд проектов по соединению Сибирской железной дороги подъездными линиями с прилегающими районами, которые представляют «перпендикуляры к Сибирской дороге», требуют громадных денежных затрат, но «являются лишь полумерой». Поэтому город Томск, как было отмечено в докладной записке, «обойденный однажды Сибирской железной дорогой, естественным образом озабочен, так или иначе, восстановить свое бывшее первенствующее значение среди сибирских городов. Ознакомившись со всеми вышеприведенными железнодорожными проектами, и признавая их для общегосударственных интересов мало рациональными, Томск выработал свой вариант продольной Северной магистрали, который заменил бы все проектируемые подъездные пути и в наибольшей сумме отвечал бы общим интересам края и государства, требуя почти одинаковых денежных затрат, как и сооружение подъездных путей» [5, л. 18 об.]. Отдаленность и недостаточно обеспеченная связь Дальнего Востока сплошным железнодорожным

путем, по мнению И.М. Некрасова, заставляют правительство найти другой более надежный путь, соединяющий метрополию с окраиной. Томское городское управление признавало, что таким единственным путем должен стать «обход Байкала железной дорогой с севера на соединение с Амурской дорогой» [5, л. 19].

Общий замысел томичей заключался в идее сооружения сплошной Северной магистрали – Томск-Енисейск-Киренск-Амурская дорога (протяженностью около 2500 верст). Она должна была решить назревшие в сибирских регионах задачи: приобщение к общей культурной жизни всего Северного края – от Оби до Амура; создание прочной, надежной связи с Дальним Востоком; открытие нового громадного земельного фонда для переселенческих нужд. В целом, как отмечалось в докладной записке, «экономическое оживление края, изобилующего неисчислимыми ископаемыми богатствами, даст государству такой прилив новых ценностей, которые с избытком возместят затраты на сооружение железной дороги; таким образом, эта дорога наряду с разрешением вопроса государственной важности об охране Дальнего Востока принесет государству и громадные экономические выгоды» [5, л. 19]. В первую очередь предлагалось приступить к сооружению двух головных участков: Томск-Чулым-Енисейск (протяжением около 450 верст) и Киренск-Амурская дорога (около 900 верст).

В Министерстве путей сообщения на докладную записку Томского городского головы И.М. Некрасова отреагировали достаточно оперативно. В начале июля 1913 года Управление по сооружению железных дорог дало разрешение на производство технических и экономических изысканий по линии Томск-Енисейск (на средства, ассигнованные этими городами). Для проведения изысканий министерством были приглашены специалисты: «Иван Иванович Майнов – для экономических исследований, какие должны быть им произведены по программе для правительственных ис-

следований районов новых железных дорог, с возложением на него же обязанности по напечатанию означенного исследования в количестве 600 экземпляров, и инженер-технолог Михаил Николаевич Кошурников, на которого было возложено производство технических рекогносцировочных исследований по означенной линии» [5, л. 69–69 об.].

В конце сентября 1913 года изыскательская партия железнодорожной линии под руководством инженера М.Н. Кошурникова, пройдя и нанеся на карту свой путь, прибыла в Енисейск. Одновременно акционерным обществом Ачинск-Минусинской железной дороги

выполнялись изыскания от Енисейска к Ачинску (руководитель – инженер путей сообщения Григорий Васильевич Адрианов) [5, л. 82]. В декабре 1913 года по инициативе городского общественного управления Мариинска была представлена на рассмотрение правительства особая записка, обосновывающая проект сооружения еще одной железнодорожной линии – «Енисейск – село Тутальское (на р. Чулым) – Мариинск». Главное Управление железных дорог постановило «в первую очередь произвести по данному проекту технические и экономические изыскания» [7, с. 68] (рис. 2).

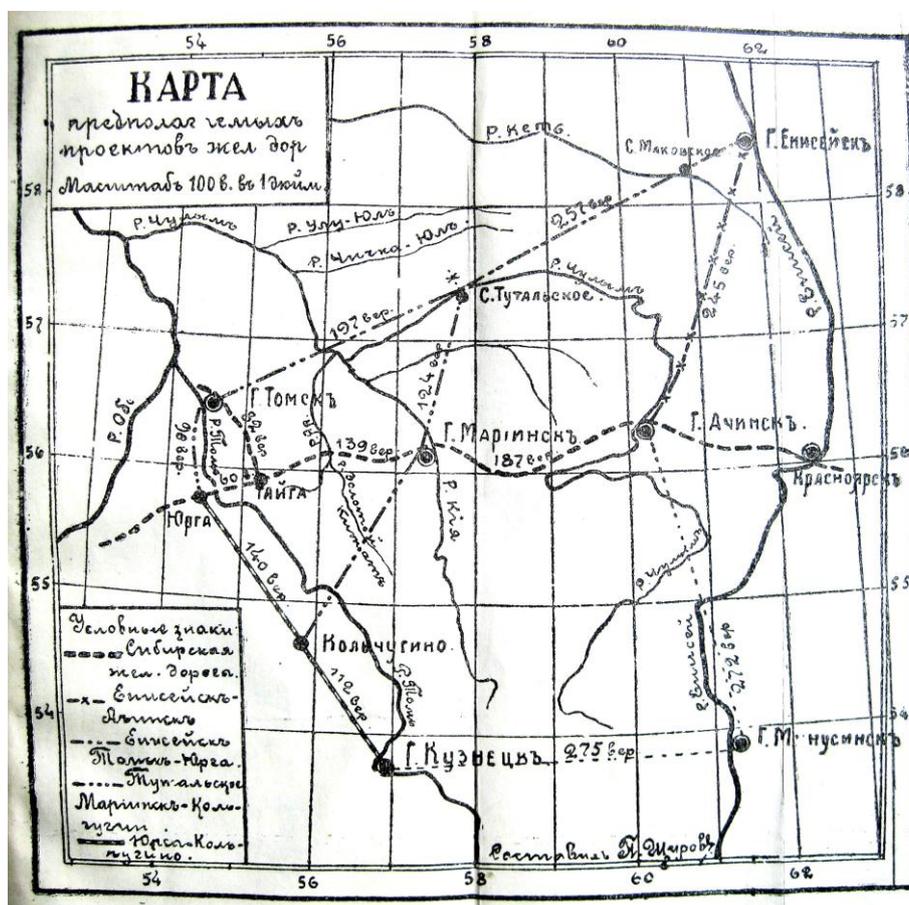


Рис. 2. Карта предполагаемых проектов железных дорог. 1914 г. [7, с. 69]

В начале февраля 1914 года Томский городской голова И.М. Некрасов получил телеграмму из Петербурга с сообщением «о включении бюджетной комиссией Государственной думы 100 000 рублей на производство летом сего 1914 года подробных технических изысканий проек-

тируемой железнодорожной линии Томск-Енисейск» [5, л. 114]. Однако идеям, возникшим в сибирских городах, не суждено было осуществиться в начале прошлого столетия, так как приближалось время великих потрясений, значительно изменивших всю Россию.

В 1915 году, несмотря на сложности военного времени, еще одну попытку осуществления идеи строительства Северной магистрали предпринял граф А.И. Дмитриев-Мамонов, который убедил царя в том, что дорога будет акционерной, и помощь государства не потребуется. Николай II подписал разрешение на изыскание трассы под железную дорогу, получившую в документах название Верхне-Сибирской. Направление ее линии намечалось от города Верхнеуральска Оренбургской губернии через Челябинск, Шадринск, Ялуторовск, Тару, Томск, Енисейск с выходом на Лену. Магистраль, обещающую получить стратегическое значение, предполагалось возводить «под непосредственным надзором правительственной инспекции» [5, л. 169–169 об.].

Договор на производство изыскания трассы был заключен с начальником топографической партии Валерием Юзефовичем Копчинским [8]. Весной 1915 года он направил Енисейскому городскому голове представление о начале работ по изысканию магистрали, в котором обращался с предложением подвергнуть коллегиальному обсуждению следующие вопросы: «Енисейская городская управа осведомлена официально и путем прессы (Русское слово, 14 января № 36) о проектируемой магистрали Верхне-Сибирской железной дороги и, безусловно, заинтересованная в осуществлении означенного проекта, может ли реагировать по существу предпринятого мною изыскания путем ознакомления попутных городов и селений и частных заинтересованных лиц с проведением к осуществлению означенного проекта. Может ли Енисейская городская управа дать подробные сведения о том, что переживаемые нами тяжелые события, влекущие за собой упадок торговли и промышленности, не изменят положения в корне и не подрывают необходимости в проведении Верхне-Сибирской железной дороги, в основу зарождения которой положен интенсив-

ный производительный подъем Томской и Енисейской губерний. Енисейская городская управа осведомлена о том, что изыскание означенной магистрали ведется за счет участия городов и селений в расходах, может ли в свою очередь идти на встречу столь великому делу путем ассигнований соответствующей суммы и отчуждения необходимого участка земли под железнодорожные службы на площади, примыкающей к городу» [5, л. 169–169 об.].

В ответном представлении из Енисейского городского управления сообщалось: «Так как дальнейшим протяжением проектируемого головного участка Верхнеуральск-Ялуторовск к востоку является направление линии Томск-Енисейск, проект осуществления которой в Министерстве путей сообщения поставлен в первую очередь, поэтому слияние проектируемой линии в один сплошной Северно-Сибирский путь стоит только приветствовать. Таким образом, Енисейское городское управление будет горячо пропагандировать этот проект, если только выход на Енисей будет осуществлен в г. Енисейске, как будущем перевалочном пункте грузов, подходящих с Северного морского пути, где предпринята уже постройка затона для зимовки судов (Журнал междуведомственного совещания в Петрограде, 21 и 28 января и 3 и 28 февраля 1914 года), и где намечен выход линии Енисейск-Ачинск (Проект управления Ачинск-Минусинской дороги). Переживаемый страной тяжелый момент войны не только не ослабил вышеупомянутых проектов железнодорожных линий на Енисейск, но еще, наоборот, практически показал необходимость осуществления таковых, ибо существующий свободный открытый Северно-морской путь и подъездная железная дорога, не только Енисейская губерния, изобилующая природными богатствами, но вся Восточная Сибирь еще прошлым летом могла отправить на европейские рынки до 10 миллионов пудов

хлеба и других продуктов животноводства, так как путь этот находится вне сферы военных событий. Принимая проектируемую линию от Томска в 1913 году, когда велись рекогносцировочные изыскания, город Енисейск уже выразил свою готовность идти на всякие жертвы и наметил к отчуждению часть своих владений, а также принял на себя с Томском половину расходов по изысканиям этого варианта и составления ему экономического обследования, так что материальное участие Енисейска в деле осуществления подъездного пути уже имеется» [5, л. 170–171]. Однако надежды енисейцев на проведение до города железной дороги и открытие северного морского пути, которые позволили бы Енисейску «снова стать полноправным звеном в семье городов Сибири», оказались не осуществимы в начале XX века.

Последние из выявленных документальных сведений о Северо-Сибирской магистрали относятся к началу 1919 году. Общество Ачинск-Минусинской железной дороги «отношением своим от 30-го января текущего года заявило министру путей сообщения о желании произвести изыскания линии Енисейск-Томск-Тара, той части будущей северной магистрали, которая остается до сих пор еще не пройденной изысканиями» [5, л. 229].

В дополнение к своему заявлению Управление железной дороги представило заключение начальника производившихся в то время изысканий для постройки порта в устье реки Енисей инженера А.М. Вихмана по вопросу о линии Енисейск-Томск-Тара. Опытный инженер путей сообщения высказал следующие соображения: «Необходимость постройки Северо-Сибирской магистрали, в

состав которой входит рассматриваемый участок, по соображениям общего характера признана уже давно неотложной и первоочередной задачей железнодорожного строительства России и Сибири. В отношении Северного морского пути названная линия имеет также немалое значение, так как создает кратчайшее соединение бассейна р. Оби с р. Енисеем и, таким образом, дает наиболее удобный и дешевый выход в западном направлении грузам, привозимым морским путем, а также наиболее дешевый подвоз грузов бассейна р. Оби в бассейн р. Енисея. Но главное значение проектируемой линии заключается в самом факте соединения рельсовым путем г. Енисейска с остальной железнодорожной сетью. Енисейск расположен в такой части р. Енисея, которая по природным условиям является конечным пунктом морского-речного водного сообщения <...> Ввиду этого летом текущего года мною были произведены по соглашению с министерством путей сообщения изыскания затона и в настоящее время приступлено к составлению проекта его, применительно к обслуживанию нужд Северного морского пути и осуществления соединения рельсовыми путями г. Енисейска. Без осуществления такого соединения и без устройства затона Северный морской путь будет всегда хромать. Вот почему следует приветствовать начинание Ачинск-Минусинской железной дороги» [5, л. 233–233 об.].

Однако инициатива Общества Ачинск-Минусинской железной дороги осталась зафиксированной только на страницах архивных документов, а идеи о строительстве Северо-Сибирской железнодорожной магистрали сохранились на редких чертежах (рис. 3).

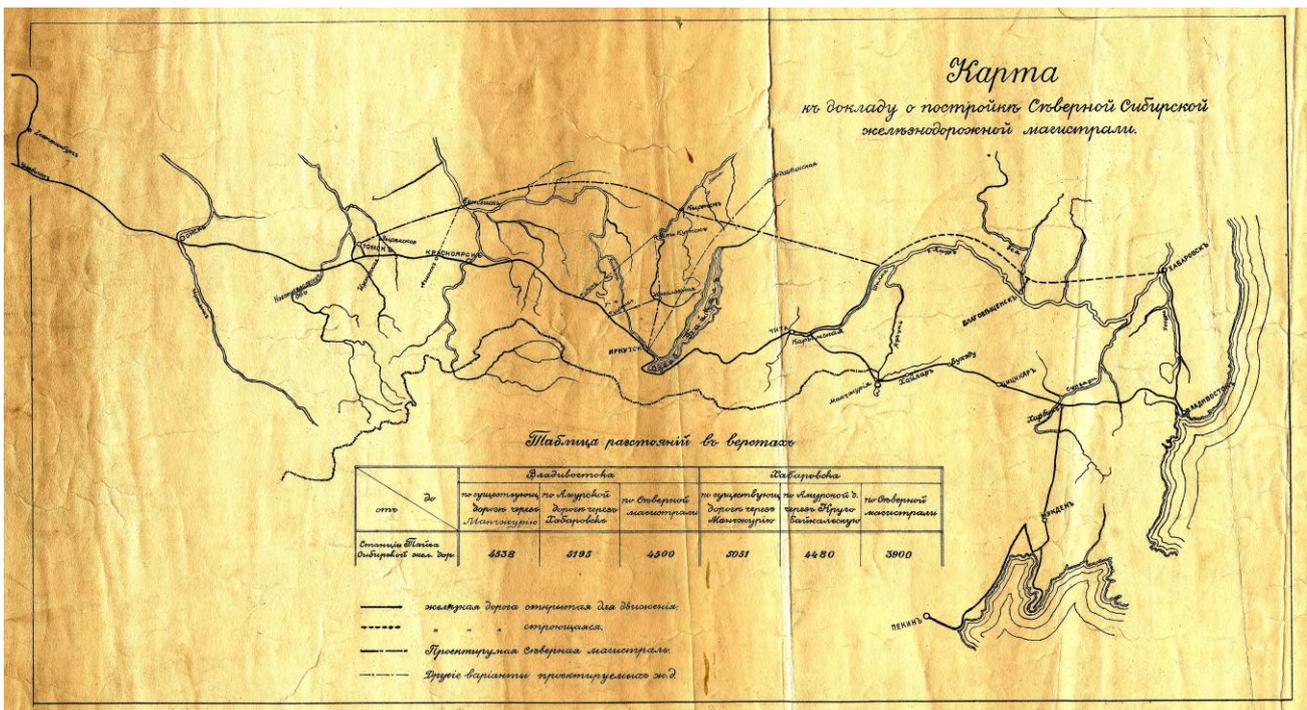


Рис. 3. Карта к докладу о постройке Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. 1910-е гг. [5, л. 58]

Заклучение. Рассмотренные материалы наглядно показали возрастающее влияние научно-технического прогресса на социально-экономические преобразования Сибири в начале XX века. Идеи и практические усилия первых исследователей транспортных коммуникаций стали основой процесса накопления научного и практического опыта, который необходим сегодня для разработки концепций развития восточных регионов страны. В настоящее время вновь под-

нимаются вопросы о перспективах строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и новом этапе обустройства Северного морского пути, о месте и роли их в экономическом развитии России XXI века. Поэтому выявление и осмысление исторических путей преобразования городов и регионов имеют особую актуальность при обеспечении устойчивого и динамичного развития Сибири.

Список источников

1. «Великий путь». Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги. Красноярск: М.Б. Аксельрод и К°, 1899. 124 с. Вып. 1.
2. Градостроительство Сибири / В.Т. Горбачев, Н.Н. Крадин, Н.П. Крадин [и др.]; Рос. Акад. архит. и строит. наук, НИИ теории и истории архит. и градостроит. НИИТИАГ РААСН. СПб.: Коло, 2011. 784 с.
3. МКУ «Архив города Енисейска». Ф. 9. Оп. 1. Д. 22. О проведении железнодорожного пути между Енисейском и Ачинском. 1906–1912 гг. 124 л.
4. По докладу городского железнодорожного комитета об ассигновании 8000 р. на технические изыскания проектируемой линии Томск-Чулым и об испрошении разрешения на производство изысканий по всей линии «Томск-Чулым-Енисейск» // Известия Томского городского общественного управления. Жур-

- налы постановлений Томской городской думы. № 23–24. Томск: Паровая типография И.И. Орловой, 1912. С. 28–36.
5. МКУ «Архив города Енисейска». Ф. 9. Оп. 1. Д. 24. О проведении железнодорожного пути между Енисейском и Ачинском, Енисейском и Томском. 1913–1919 гг. 239 л.
 6. Царев В.И., Васильева Н.О., Царев В.В. О прогнозах развития Енисейска в начале XX века. К 400-летию города // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2019. № 3 (13). С. 83–103.
 7. Антонов Н.К. Новые железнодорожные пути и город Мариинск // Вопросы Мариинского уезда. Издание П.Ф. Некрасова. Мариинск: Типография Л.Д. Прейсман, 1914. С. 52–69.
 8. Коптелов В. Несбывшаяся мечта графа Дмитриева-Мамонова // ГУДОК». 2007. 23. Июля. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=733135> (дата обращения: 25.10.2023).

References

1. «Velikij put'». Vidy Sibiri i Velikoj Sibirskoj zheleznoj dorogi. Krasnoyarsk: M.B. Aksel'rod i K^o, 1899. 124 s. Vyp. 1.
2. Gradostroitel'stvo Sibiri / V.T. Gorbachev, N.N. Kradin, N.P. Kradin [i dr.]; Ros. Akad. arkh. i stroit. nauk, NII teorii i istorii arkh. i gradostroit. NIITIAG RAASN. SPb.: Kolo, 2011. 784 s.
3. МКУ «Архив города Енисейска». Ф. 9. Оп. 1. Д. 22. О проведении железнодорожного пути между Енисейском и Ачинском. 1906–1912 гг. 124 л.
4. По докладу городского железнодорожного комитета об assignовании 8000 р. на технические изыскания проектируемой линии Томск-Чулым и об isproshenii razresheniya na proizvodstvo izyskanij po vsej linii «Tomsk-Chulyum-Enissejsk» // Izvestiya Tomskogo gorodskogo obshchestvennogo upravleniya. Zhurnaly postanovlenij Tomskoj gorodskoj dumy. № 23–24. Томск: Паровая типография И.И. Орловой, 1912. С. 28–36.
5. МКУ «Архив города Енисейска». Ф. 9. Оп. 1. Д. 24. О проведении железнодорожного пути между Енисейском и Ачинском, Енисейском и Томском. 1913–1919 гг. 239 л.
6. Carev V.I., Vasil'eva N.O., Carev V.V. O prognozakh razvitiya Enisejska v nachale XX veka. K 400-letiyu goroda // Social'no-ehkonomicheskij i gumanitarnyj zhurnal Krasnoyarskogo GAU. 2019. № 3 (13). S. 83–103.
7. Antonov N.K. Novye zheleznodorozhnye puti i gorod Mariinsk // Voprosy Mariinskogo uезда. Izdanie P.F. Nekrasova. Mariinsk: Tipografiya L.D. Prejsman, 1914. S. 52–69.
8. Koptelov V. Nesbyvshayasya mechta grafa Dmitrieva-Mamonova // GUDOK». 2007. 23. Iyulya. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=733135> (data obrashcheniya: 25.10.2023).

Статья принята к публикации 10.01.2024 /
The article has accepted for publication 10.01.2024.

Информация об авторах:

Владимир Иннокентьевич Царев, главный научный сотрудник отдела проблем реконструкции и реставрации историко-архитектурного наследия, профессор кафедры градостроительства, доктор архитектуры, доцент

Наталья Олеговна Васильева, доцент кафедры организации и экономики сельскохозяйственного производства, кандидат технических наук, доцент

Владимир Владимирович Царев, старший научный сотрудник отдела проблем реконструкции и реставрации историко-архитектурного наследия, консультант отдела обеспечения градостроительной деятельности, кандидат архитектуры

Information about the authors:

Vladimir Innokentyevich Tsarev, Chief Researcher at the Department of Reconstruction and Restoration of Historical and Architectural Heritage, Professor at the Department of Urban Planning, Doctor of Architecture, Docent

Natalia Olegovna Vasilyeva, Associate Professor at the Department of Organization and Economics of Agricultural Production, Candidate of Technical Sciences, Docent

Vladimir Vladimirovich Tsarev, Senior Researcher at the Department of Reconstruction and Restoration of Historical and Architectural Heritage, Consultant at the Department for Urban Planning Activities, Candidate of Architecture

