

ходимости, а на другой оказались радости и горести повседневной жизни подавляющего большинства населения. Советский человек смог на протяжении десятилетий переживать тяжелейшие испытания, благодаря невероятной способности обыденно воспринимать их в качестве само собой разумеющегося течения времени. В памяти строителей нового общества 1920-1930-е гг. стали еще и

временем личной сопричастности ко всему происходившему и реальной гордости за успехи первой в мире страны победившего социализма.

Работа выполнена по госзаданию (проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII – XXI вв.)», № 121031000243-5).

Литература

- Щербаков В.П. Homo soveticus в сетях повседневности // Человек постсоветского пространства: сб. материалов конф. (24-25 февр. 2005 г.). СПб.: С.-Петербург. филос. о-во, 2005. Вып. 3. С. 471-476.
- Балдано М.Н. Индустриальное развитие Бурятии (1923-1991 гг.): достижения, издержки, уроки. Улан-Удэ: Изд.-полиграф. комплекс ВСГАКИ, 2001. 431 с.
- Об устранении препятствий к свободному отходу крестьян на отхожие промысла и сезонные работы: постановление СНК СССР от 16 марта 1930 г. // Известия ЦИК Союза ССР и ВЦИК. № 75. 1930. 17 марта.
- Бурятская АССР в цифрах (1923-1973): юбилейный стат. сб. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1973. 159 с.
- Всероссийская городская перепись 1923 г. Данные о населении г. Верхнеудинска. Табл. 5 // Гос. архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. Р-196. Оп. 1. Д. 182. Л. 3.
- Из интервью С.В. Кириченко с Ю.В. Яковлевой (1956 г. р.). Улан-Удэ. 16 дек. 2019 г.
- Балдано М.Н., Кириченко С.В. Этноизация городского пространства Верхнеудинска / Улан-Удэ: город как инструмент выращивания современной городской нации // Изв. Иркутского гос. ун-та. Сер. Политология. Религиоведение. 2014. Т. 10. С. 50-56.
- История Бурятии: в 3 т. XX-XXI вв. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2011. Т. 3. 463 с.
- Балдано М.Н., Дятлов В.И., Кириченко С.В. Город, ставший Домом // Дружба народов. 2017. № 6. С. 225-236.
- Simon Gerhard. Nationalism and policy toward the nationalities in the Soviet Union: from totalitarian dictatorship to poststalinist society. Boulder; San Francisco; Oxford: Westview Press, 1991. 483 p.
- Бурятская этничность в контексте социокультурной модернизации (советский период) / отв. ред. Т.Д. Скрынникова. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. науч. центра СО РАН, 2004. 216 с.
- Балдано М.Н. Модернизация 1920-1930-х гг.: создание кадров рабочих Бурятии // Изв. Иркутского гос. ун-та. Сер. История. 2018. Т. 26. С. 91-100.
- Из интервью К.Б.-М. Митупова с Л.С. Паркиной (1936 г.р.). Улан-Удэ. 17 нояб. 2012 г.
- Конъюнктурный обзор народного хозяйства и социально-культурного строительства БМАССР за 1931 г. // ГАРБ. Ф. Р-248. Оп. 1. Д. 656. Л. 73.
- Из интервью С.В. Кириченко с С.В. Буртоновой (1938 г. р.). Улан-Удэ. 11 авг. 2022 г.

УДК 94(57)

DOI: 10.18324/2224-1833-2022-4-138-143

Развитие сети железных дорог в Сибири в начале XX в.: дискуссионный аспект (по материалам журнала «Сибирские вопросы»)

В.В. Кудряшов^а, В.Н. Максимова^б

Братский государственный университет, ул. Макаренко, 40, Братск, Россия

^аvas60kud@mail.ru, ^бmaksimova_v_n@mail.ru

Статья поступила 05.10.2022, принята 16.11.2022

Статья посвящена обсуждению в сибирской прессе и в журнале «Сибирские вопросы» проектов железных дорог, планировавшихся к постройке в начале XX века от Транссиба. Авторы раскрывают роль печатных средств массовой информации в формировании общественного мнения по вопросу развития железнодорожной сети, показывают противоречивость оценок проектов со стороны различных слоев российского в целом и сибирского общества в частности. Особое внимание уделено анализу проектов развития железных дорог из Иркутской губернии в Приленский край. В дискуссии были вовлечены губернаторы, депутаты III Государственной думы, представители торгово-промышленных кругов. Авторы пришли к выводу, что в ходе обсуждения проектов фактически был сформирован проект будущей Байкало-Амурской магистрали, реализованный советским государством в 1970-1980-е гг.

Ключевые слова: железная дорога, Сибирь, проекты, дискуссии, общественное мнение, журнал «Сибирские вопросы».

The development of the railway network in Siberia at the beginning of the XX century: discussion aspect (based on the materials of the magazine "Sibirskie Voprosy")

V.V. Kudryashov^a, V.N. Maksimova^b

Bratsk State University; 40, Makarenko St., Bratsk, Russia

^avas60kud@mail.ru, ^b maksimova_v_n@mail.ru

Received 05.10.2022, accepted 16.11.2022

The article is devoted to the discussion of railway projects planned for construction at the beginning of the XX century by the Trans-Siberian Railway in the Siberian press and in the magazine "Sibirskie Voprosy". The role of the print media in shaping public opinion on the development of the railway network is revealed, the contradictory assessments of projects by various sectors of the Russian in general and Siberian society in particular are shown. Particular attention is paid to the analysis of railway development projects from the Irkutsk province to the Prilensky Territory. Governors, deputies of the III State Duma, representatives of trade and industrial circles were involved in the discussion. The conclusion is made that during the discussion of the projects, a project of the future Baikal-Amur Railway was actually formed, implemented by the Soviet State in the 1970s and 1980s.

Keywords: railway, Siberia, projects, discussions, public opinion, magazine "Sibirskie Voprosy".

Подготовка празднования 50-летия начала строительства БАМа является весомым поводом обращения к истокам магистрали для понимания ее значимости, упущенных возможностей и оценки перспектив развития в современных условиях.

Транспорт играет огромную роль в экономическом развитии любой страны в любую эпоху, выступая катализатором развития всех сфер жизни государства. Именно транспортная система соединяет воедино все элементы производственной структуры, увеличивает доступ к факторам производства (сырью, трудовым ресурсам, комплектующим, энергии и т.д.), что, в конечном счете, увеличивает эффективность производств и возможность расширения рынков.

Современная история БАМа начинается 8 июля 1974 года, когда было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР за № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Строительство было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Строительство БАМа рассматривалось как основной элемент комплексного развития производительных сил огромного региона, включавшего Иркутскую область, Бурятию, Забайкалье, Якутию, Амурскую область и Хабаровский край. В перспективе ставилась задача продолжить БАМ на север до Якутска, далее на Магадан, Чукотку и Камчатку. Всерьез обсуждалась проблема сооружения железной дороги между Россией и США через Чукотку и Аляску со строительством тоннеля под Беринговым проливом.

Строительство новых железных дорог в Сибири стало актуальной темой уже в начале XX века, когда еще не было завершено сооружение Транссиба. Необходимость соединения губерний с Сибирской магистралью диктовалась потребностями капиталистического развития страны. Проекты

новых дорог широко обсуждались в региональной и центральной прессе.

Историография строительства Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали достаточно обширна. Однако особое внимание в контексте проблематики статьи обращают на себя исследования роли средств массовой информации в формировании общественного мнения по вопросу строительства и разработки первых проектов параллельной Транссибу железной дороги. С.К.Канн, глубоко и всесторонне анализируя историю строительства Транссиба, изучая обширный материал газет второй половины XIX века, отметил острую полемику вокруг тогда еще самой идеи железной дороги в Сибирь [1]. Большинство предпринимателей центральной части России признавали необходимость такой дороги, исходя не только из личной выгоды, но и понимая стратегические цели государства. С.К.Канн раскрыл противоречивую позицию областников во главе с Н.М.Ядринцевым, которые, с одной стороны, ратовали за развитие внутренних путей сообщения в Сибири (водные пути и трактовые дороги), с другой, видели в будущей железной дороге преимущественно усиление эксплуатации сибирских богатств и местного крестьянства центрально-российским капиталом.

Подводя итоги своему исследованию, С.К.Канн сделал прогностическое заключение: «Массив газетных публикаций об одном из самых грандиозных проектов отечественной истории настолько огромен, что его изучение, наверняка, займет срок, сопоставимый с дискуссиями о Сибирской железной дороге в XIX в. Большое количество научного материала продолжает ждать своих исследователей» [1, с. 148].

В этой связи значительный интерес представляет петербургский журнал «Сибирские вопро-

сы», основателем которого был В.П.Сукачев, известный иркутский предприниматель, бывший городской голова и меценат, стоявший на позициях областничества. Хотя «Сибирские вопросы» выходили в столице, основное содержание материалов было связано с Сибирью, авторами статей были сами сибиряки, стремившиеся обратить внимание центральных властей на положение дел в регионе. В начале 1900-х годов на страницах сибирской прессы был поднят вопрос о новых магистралях, уходящих вглубь сибирских просторов. Редакция журнала не оставила без внимания развернувшиеся дебаты о развитии железнодорожной сети в Сибири, предоставив свои страницы для обоснования различных взглядов на проблему.

О значимости вопроса для региона свидетельствует факт периодического созыва в каждой сибирской губернии совещания о железнодорожном строительстве под эгидой губернаторов. Участники форумов, признавая приоритет в принятии решений за компетентными государственными органами и правительственными учреждениями, считали необходимым учитывать местные интересы и общественное мнение. Преимущественно речь шла о предпринимателях и торговцах. В целом, все авторы статей о проектах железных дорог в Сибири обращали внимание на коммерческую составляющую, говорили о необходимости снижения тарифов на перевозку каменного угля и хлеба в целях эффективности различных производств [2].

Автор одного из материалов под псевдонимом «Степной» назвал ситуацию обсуждения проектов «железнодорожной манией» [3, с. 41]. В эту полемику включились даже те, кто никогда не занимался транспортными проблемами. Признавая огромную полезность железных дорог и их положительное воздействие на развитие хозяйства и культуры, Степной подчеркивал: «Рельсовый путь только в том случае является мощным рычагом культуры, когда он послужит не только средством обогащения отдельных лиц отдельных рынков, а прежде всего повысит материальное благосостояние населения того края, который этот путь призван обслуживать» [1, с. 43].

В повестки совещаний ставились вопросы соединения Сибирской магистрали со Степным краем. Поставки хлопка вызвали острый интерес владельцев мануфактур Центральной России. Представители казачества считали строительство железнодорожной линии в Туркестан стратегической задачей, которая будет способствовать укреплению обороноспособности южных рубежей России [4].

Дискуссионными были варианты строительства ответвлений от Сибирской магистрали на Алтай. Некто Жерновков отстаивал необходимость строительства ветки Новониколаевск – Барнаул, приводя экономические расчеты коммерче-

ской выгоды данного варианта. По мнению автора, такой вариант давал больше возможностей развития местных производств, колонизации земель в рамках переселенческой политики, а, следовательно, роста объемов производства сельскохозяйственной продукции [5].

В связи с вопросом о торговле сибирским хлебом на европейском рынке обсуждался вариант строительства Полярной железной дороги. Отдельные предприниматели на собственные средства проводили изыскания, но решение вопроса о строительстве зависело от правительства. К рассмотрению возможностей реализации проекта были привлечены депутаты Государственной думы Н.В.Некрасов, С.В.Востротин, Н.Л.Скалозубов, А.А.Скороходов и др. Проект обсуждался в «Обществе изучения Сибири и улучшения ее быта», но не получил поддержки [6].

И.И.Попов, известный иркутский издатель и редактор газеты «Восточное обозрение», выступал за скорейшее развитие сети железных дорог в Сибири, указывая на возможности роста производства хлеба в крае, ссылаясь на приток крестьян в рамках переселенческой политики правительства и расширение запашки. Он полагал, что при избытке сибирского хлеба дорога будет обеспечена заказами, что приведет к снижению тарифов [7].

Среди многочисленных проектов развития железнодорожной сети в Сибири и на Дальнем Востоке особняком стоял вариант строительства сибирско-американской железной дороги. Инициаторами его разработки и реализации выступали американские промышленники. Предполагалось посредством тоннеля под Беринговым проливом довести линию до Якутска и далее до Канска, где должно было произойти соединение с сибирской магистралью. Проект предполагал пересечение огромных горных пространств и хребтов, многоводных и бурных рек. Было необходимо обогнуть многочисленные озера Якутской области, пройти через болотистые пространства, прорваться через густую тайгу. Проектировщики прекрасно понимали климатические сложности, связанные с низкими температурами, вечной мерзлотой, малочисленностью населения, практически безлюдьем. По подсчетам критиков данного проекта, протяженность пути до Транссиба составляла около 6000 верст, что предполагало огромные затраты на строительство и содержание пути. Возможных доходов от торговых операций в регионе строительства тоже не просматривалось. На выгоду рассчитывали члены американского синдиката, которые надеялись получить исключительные права на разведку и разработку золота и других полезных ископаемых на северо-востоке России.

В начале XX века американские дельцы практически за бесценок, при посредстве продажи спиртных напитков, уже скупали у аборигенов продукты местных промыслов. Автор статьи,

главный редактор журнала П.Головачев, обращал внимание правительства на хищническое отношение американцев к богатствам северо-востока России и многочисленным злоупотреблениям [8]. По мнению автора статьи, «им совершенно не нужна дорога по Сибири, а лишь сеть, хотя узкоколейная, временная... Но для туземных обитателей Чукотского полуострова господство американцев будет равносильно смертному приговору» [8, с. 164-165]. П.Головачев, анализируя практику американского капитала по отношению к собственному аборигенному населению и к странам Центральной Америки, пришел к более суровому выводу: «Предоставление синдикату американских капиталистов права хозяйничать на Чукотском полуострове, а тем более проводить там железные дороги – покушение на целостность Империи, попытка ее расчленения, вызванная даже не местным сепаратизмом, а просто стремлением иностранцев к наживе» [8, с. 165]. Автор статьи предупреждал правительство о возможных последствиях такого проникновения в регион иностранного капитала, который может привести не только к дипломатическим, но и политическим конфликтам, вплоть до военного.

В Иркутской губернии власть в лице генерал-губернатора и губернатора, промышленники, купцы понимали важность развития железнодорожной сети в северные и верхоленские территории. Опыт постройки Транссиба свидетельствовал об ускорении экономической жизни со строительством железной дороги, расширении переселенческой политики правительства. Росла численность населения районов, прилегавших к железнодорожной линии, вдоль нее появлялись новые поселения. В связи с разработкой проектов прокладки железнодорожных путей предпринимались и практические действия со стороны заинтересованных кругов, в первую очередь купечества и различных слоев предпринимателей, в район будущей трассы направляли изыскательские экспедиции, к обсуждению вопроса подключалась общественность. Итоги совещаний, как и отдельные мнения, находили отражение на страницах губернских газет [9, с. 165].

Поиск вариантов строительства дороги от Сибирской магистрали на север в Приленский край вылился в широкую дискуссию в губернской прессе. Часть этой полемики нашла место и в журнале «Сибирские вопросы».

Дебатировался ряд важных вопросов: об отправном и конечном пунктах этой линии (от Иркутска, от Тулуна, или от Тырети; до Бодайбо, до Жигалова, или до Усть-Кута?), о видах и объемах капиталов губерний, которые возможно привлечь к строительству, пути получения и принципы распределения предполагавшихся прибылей. Как отмечал автор одного из материалов, тема о развитии железнодорожных путей участников совещаний

интересовала гораздо больше, нежели обсуждение вопроса о судоходстве на Байкале, Ангаре и Лене. Уже к 1907 г. в результате изысканий инженера В.П.Половникова были определены лучшие варианты строительства дороги от Лены через отроги Байкальского хребта, р. Тью в долину р.Верхняя Ангара с последующим выходом к Бодайбо (в настоящее время по этому маршруту проходит БАМ: Усть-Кут – Кунерма – Тья – Северобайкальск – Нижнеангарск – Кичера – Таксимо). Долгое время обсуждался вопрос о возможностях очистки и углубления фарватера реки Лены в ее верхнем течении от Верхоленска до Усть-Кута для перевозки грузов в район золотоносных приисков водным путем. Но, в конечном итоге, комиссия пришла к выводу о бесперспективности таких работ.

К 1911 г. министерство путей сообщения практически определилось с вариантом будущей магистрали, необходимо было провести ряд технических работ. Но общественные круги Иркутска при поддержке губернатора вновь подняли вопрос о сооружении линии Иркутск – Верхоленск – север Байкала – Бодайбо. В журнале «Сибирские вопросы» было опубликовано несколько материалов, которые свидетельствуют об острой полемике по вопросу выбора маршрута будущей дороги.

Автор статьи под криптонимом «А.Х.» выдвигал ряд аргументов в пользу бодайбинского варианта [9]. Как полагал автор, линия позволит соединить губернский центр с центром золотопромышленности, что позволит упростить связи, будет содействовать росту производства. На момент обсуждения вопроса все главные конторы золотопромышленных компаний, банки, связанные с ними, складские перевалочные базы дислоцировались в Иркутске. Иркутск был не только административным и культурным, но и важным экономическим и промышленным центром. По мысли автора, здесь могли сложиться центры металлургии для производства рельсов, машиностроения для удовлетворения потребностей горнодобывающей промышленности, железной дороги и сельского хозяйства. Автор приводил в качестве аргумента в пользу данного варианта готовность иркутских промышленников вложить свои средства в строительство железнодорожного моста через Ангару в Иркутске. По мнению автора, освоение прилегающей к магистрали территории могло позволить решить проблемы переселенцев. По данным автора, только в Верхоленском уезде было подготовлено порядка 75 тысяч душевых наделов. Возможности сельскохозяйственного освоения долины Лены и Киренги могли дать еще миллионы десятин удобной земли.

В обсуждении вопроса принял участие депутат III Государственной думы от Иркутской губернии Т.О.Белоусов, выступивший с докладом в Санкт-Петербургском сибирском собрании 1 февраля

1911 г. Текст доклада был опубликован в журнале «Сибирские вопросы» [10].

Докладчик подробно остановился на истории освоения Восточной Сибири русскими первопроходцами, занятиях местного населения к началу XX века. Пристальное внимание было уделено минерально-сырьевой базе и состоянию золото-промышленности Витимо-Олекминской системы. Именно запасы золота привлекали большой капитал. Но, отметил докладчик, себестоимость добычи золота возрастала. Извлекать его приходилось с больших глубин, необходимы были новые технические сооружения, машины и оборудование. Одной из существенных причин дороговизны золотодобычи Т.Белоусов назвал отсутствие удобных путей сообщения.

Автор доклада остановился на анализе существовавших путей доставки оборудования и товаров на Ленские прииски и в Якутскую область, подробно обрисовав протяженность каждого маршрута, его сложности, возможности использования в разные времена года. При этом главное внимание было уделено вариантам строительства железной дороги от Транссиба в Ленский бассейн с возможностью выхода к Бодайбо и приискам. Т.О.Белоусов был согласен с мнением, что сооружение железнодорожной магистрали в Иркутской губернии должно способствовать ее развитию и проходить по тем местностям, где имеются необходимые природные ресурсы для промышленности. Он использовал при подготовке доклада материалы съезда промышленников 1906 г. в Иркутске, где обсуждались возможные направления строительства дороги. Значительная часть предпринимателей выступала за выход дороги к судоходному участку Лены в районе Усть-Кута, поэтому поддерживала вариант магистрали Тулун – Усть-Кут. Такое направление включало в орбиту строительства и Николаевский железодобывающий завод вблизи села Братска Острожного, его ресурсы, возможность увеличения производства металла.

Альтернативой данному варианту было предложение иркутского купечества – маршрут Иркутск – Жигалово. Местные купцы боялись утратить свою ведущую роль в торгово-посреднической деятельности, видели в Тулуне, в случае строительства магистрали от этой станции, реального торгового конкурента Иркутску. Поэтому иркутские коммерсанты организовали изыскательскую экспедицию инженера Половникова, подключили местную прессу. Результатом стало решение иркутской городской думы, представленное генерал-губернатору, в пользу маршрута Иркутск – Верхоленск – Жигалово и далее в направлении Киренска.

Депутат Т.Белоусов фактически высказался в пользу второго направления строительства железной дороги, указав на большую заселенность рай-

она, на возможности использования уже освоенных верхоленских территорий для продолжения переселенческой политики правительства. С экономической точки зрения существенное значение имела высокая доля сельскохозяйственной продукции, которую вывозили из верховьев Лены на прииски в Бодайбо. Кроме того, в качестве аргумента он приводил протяженность этой дороги (на 250 верст короче), состояние и использование Якутского тракта при строительстве, меньшую примерную стоимость работ на данном направлении как на более равнинной местности.

Т.О.Белоусов призвал правительство тщательно взвесить и изучить все варианты, чтобы выбрать более выгодное и целесообразное.

Автор другой статьи А.Качугский предпринял попытку сопоставить все имевшиеся варианты и высказал свое мнение о преимуществах новой линии [11]. Он критически оценил возможности Жигалова как отправной точки развития железных дорог в северо-восточном направлении – в Якутию и Охотск. По его мнению, дорога не давала широких перспектив для роста грузооборота, продолжая оставаться исключительно дорогой местного значения.

Автор статьи указывал на противоречия в докладах иркутских комиссий в отношении возможностей судоходства между Жигаловом и Усть-Кутом. Если в первоначальном варианте было указано, что Лена на этом участке «совершенно не судоходна», то затем иркутская городская дума пришла к выводу, что данный путь судоходен. Автор полагал, что Лену в ее верхнем течении до Усть-Кута необходимо продолжать исследовать и при необходимости очищать фарватер.

С точки зрения колонизации и решения переселенческого вопроса строительство линии в направлении Верхоленска и Жигалова виделось более перспективным. Город Иркутск обладал гораздо большей доходностью для железной дороги благодаря растущему товарообороту. Новая линия только в отдаленной перспективе могла обеспечить доходы. Для превращения Тулуна в административный, транспортный и культурный центр могло потребоваться значительное время. Как видно, автор статьи выступал за иркутский вариант строительства новой дороги. Хотя Качугский признавал, что линия Тулун – Усть-Кут обойдется государству на 25 млн.рублей дороже, но это позволит вовлечь в хозяйственный оборот новую огромнейшую территорию с богатой минерально-сырьевой базой. Как было сказано министром путей сообщения на предложения иркутской делегации: «Думайте о местных нуждах, изучайте их детально, а о стратегических и общегосударственных перспективах подумают другие» [11, с. 56].

Отчеты об изыскательских экспедициях, другие материалы нашли своих исследователей в со-

временной России. Так С.В.Гузенков в своей статье проанализировал опубликованные записки и проекты 1906-1912 гг., отчеты ряда экспедиций, материалы совещаний при иркутском губернаторе, находящиеся в архивах, и пришел к выводу, что все практические исследователи проектов будущей магистрали склонялись в пользу строительства линии Тулун – Братск – Усть-Кут с дальнейшим продвижением на восток [12].

Чем же завершилась продолжительная и острая дискуссия, развернувшаяся на страницах сибирских газет и журнала «Сибирские вопросы»?

На 1 января 1917 г. в России в эксплуатации находилось более 75 тыс.км железнодорожных линий [13, с. 20]. Межведомственная комиссия выработала план экономических железнодорожных изысканий на 1915-1917 гг. Особое межведомственное совещание, в состав которого вошли представители Государственного совета, Государственной думы, министерства путей сообщения и других ведомств, выработало план строительства железных дорог вплоть до 1922 г. Среди них фигурировала линия Кострома – Уфалей – Томск – Енисейск. Специальное заседание комиссии о новых железных дорогах 12-30 января 1916 г. было посвящено проблеме соединения железнодорожным путем Приленского края с Сибирской магистралью. После детального обсуждения производственно-экономических, земельных, финансовых и других проблем с учетом перспектив заселения региона комиссия рекомендовала проложить железную дорогу от одной из станций Сибирской магистрали между Тайшетом и Тулуном через Братск в направлении на Усть-Кут и далее на Бодайбо для массовых перевозок грузов горной и

золотопромышленной отраслей. Впоследствии предполагалось развитие путей сообщения с Якутией, включая применение узкоколейных железных дорог [13, с. 21].

Подводя итоги, можно констатировать, что проекты развития сети железных дорог в Сибири вызвали бурное обсуждение среди общественности, привлекли внимание местной администрации. Проекты получили неоднозначную оценку, продемонстрировали различные подходы к вопросу со стороны регионов и центра. Окончательное решение вопроса о выборе маршрутов строительства новых магистралей осталось за правительством. Отношение российского правительства к прокладке новых маршрутов железных дорог в Сибири нельзя признать однозначным и связанным с приоритетным учетом интересов региона. Как свидетельствует развитие дискуссии на страницах либеральной прессы, центр, как правило, отдавал предпочтение проектам, частично обеспечиваемым местными капиталами и практическими изысканиями, сопрягавшимся при этом с российскими внешнеполитическими стратегиями и не нарушавшим экономико-финансовых интересов центрально-российской элиты.

Бурные события 1914-1922 гг. отложили на неопределенное время реализацию проекта параллельной Транссибу железной дороги на севере Прибайкалья. Только в 1970-1980-е гг. советское государство смогло его воплотить, но не в полном объеме. В современных геополитических условиях, когда происходит переориентация грузопотоков на восток, открываются новые возможности для развития железных дорог Сибири и Дальнего Востока.

Литература

1. Канн С.К. Газетная полемика вокруг вопроса о Сибирской железной дороге накануне ее постройки (50-80-е годы XIX века) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2018. Иркутск: Изд-во БГУ, 2018. С. 141-149.
2. Гольман В. Сибирская каменноугольная промышленность // Сибирские вопросы. 1908. № 2. С. 19-24.
3. Степной. Железнодорожная мания // Сибирские вопросы. 1909. № 51/52. С. 41-44.
4. Совещание о новых железных дорогах в Сибири // Сибирские вопросы. 1909. № 43. С. 10-15.
5. Жерновков Гр. Необходимость железнодорожной ветви Барнаул - Новониколаевск // Сибирские вопросы. 1907. № 30. С. 8-13.
6. Полярная железная дорога // Сибирские вопросы. 1909. № 5. С. 29-32.
7. Попов И. О железнодорожном тарифе на сибирский хлеб // Сибирские вопросы. 1908. № 6. С. 22-24.
8. Головачев П. По поводу проекта сибирско-американской железной дороги // Сибирские вопросы. 1906. № 2 (отд. вып.). С. 157-166.
9. Колотилов П. Иркутское совещание о привлечении капиталов к железнодорожному строительству в Сибири // Сибирские вопросы. 1908. № 47-48. С. 54-58.
10. Иркутск - Верхоленская железная дорога // Сибирские вопросы. 1911. № 1. С. 10-16.
11. Белоусов Т.О. О проведении железной дороги от сибирской магистрали в Ленский бассейн // Сибирские вопросы. 1911. № 5-6. С. 5-38.
12. Качутский А. Железная дорога в Приленский край // Сибирские вопросы. 1911. № 37-39. С. 42-57.
13. Гузенков С.В. Проекты железнодорожного строительства в Ленском крае (начало XX века) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2020. Иркутск: Изд-во БГУ, 2020. С. 317-326.
14. Восточно - Сибирская железнодорожная магистраль. Путь в 100 лет (1898-1998) / под общ. ред. В.Г. Третьякова. Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1998. 552 с.