

Научная статья

УДК 94(57)

<https://doi.org/10.35266/2949-3463-2024-4-5>

Обсуждение проектов речных путей для Обского Севера на совещаниях по проблемам транспорта в начале XX века

Ольга Анатольевна Задорожная

Сургутский государственный университет, Сургут, Россия

zadorozhniaya.olga@yandex.ru

Аннотация. В статье проанализирована деятельность Всероссийского Совещания и Совещания Томского путей сообщения по развитию транспорта в начале XX века как новой формы сотрудничества: центральной исполнительной власти, региональной власти, органов самоуправления, корпоративных и отдельных предпринимателей, общественных организаций. Основное внимание уделено проектам путей сообщения, связанным с северо-западной частью Сибири, и их перспективам для социально-экономического развития. Обский Север в начале XX века представлял интерес для исполнительной власти только как часть масштабного проекта по Северному морскому пути и реконструкции Обь-Енисейского водного канала. В тоже время деловой мир Сибири самостоятельно или с административной поддержкой стремился скомпоновать новые маршруты речного транспорта. Различия в позициях власти и делового мира касались как целей транспортных проектов, так и ожидаемых результатов с учетом длительности их реализации.

Ключевые слова: река, Обский Север, Обь-Енисейский канал, Северный морской путь, проект, Иркутск, Совещание

Шифр специальности: 5.6.1. Отечественная история.

Для цитирования: Задорожная О. А. Обсуждение проектов речных путей для Обского Севера на совещаниях по проблемам транспорта в начале XX века // Северный регион: наука, образование, культура. 2024. Т. 25, № 4. С. 49–57. <https://doi.org/10.35266/2949-3463-2024-4-5>.

Original article

Discussion of river route projects for the Ob North at meetings on transport issues in the early 20th century

Olga A. Zadorozhnyaya

Surgut State University, Surgut, Russia

zadorozhniaya.olga@yandex.ru

Abstract. The article analyzes the activities of the All-Russian Conference and the Conference of Tomsk Railways on Transport Development in the early 20th century as a new form of cooperation: central executive power, regional authorities, self-government bodies, corporate and individual entrepreneurs, public organizations. The primary attention is paid to the projects of communication routes related to the northwestern part of Siberia and their prospects for social and economic development. Only as part of a large-scale Northern Sea Route and Ob-Yenisei Waterway Canal project did the executive power take an interest in the Ob North during the early 20th century. At the same time, the business world of Siberia, independently or with administrative support, sought to put together new river transport routes. Differences in the positions of the authorities and the business world concerned both the goals of transport projects and the expected results, taking into account the duration of their implementation.

Keywords: river, the Ob North, the Ob–Yenisei Canal, the Northern Sea Route, project, Irkutsk, All-Russian Conference

Code: 5.6.1. Russian History.

For citation: Zadorozhnyaya O. A. Discussion of river route projects for the Ob North at meetings on transport issues in the early 20th century. *Severny region: nauka, obrazovanie, kultura*. 2024;25(4):49–57. <https://doi.org/10.35266/2949-3463-2024-4-5>.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования заключалась в том, что в современной научной литературе история взаимоотношений государства и делового мира рассматривается через обсуждение законопроектов. С конца XIX в. в России проводились Совещания по развитию транспортной системы разного уровня подчинения, которые стали относительно новой формой коммуникации исполнительной власти с собственниками в период капиталистической модернизации. Для Сибири важными были Всероссийское Совещание в Иркутске, проводившееся по инициативе иркутского губернатора, а также региональные, связанные решением текущих проблем Томского округа путей сообщения.

Проблема транспортных проектов в Сибири привлекла внимание исследователей в связи с развитием товарно-денежных отношений и модернизацией промышленного производства начала XX в. Однако сибирские транспортные проекты рассматривались в рамках освоения средней и частично южной части региона. Также историки обращались к конкретным проектам, которые включали пути сообщения Сибири в стратегические проекты Российского государства, например, о возможности соединения железной дороги с сухопутными трактами и речными маршрутами. Некоторые исследователи подчеркивали, что местным предпринимателям приходилось самостоятельно искать более рентабельные варианты перевозки своих товаров в удаленные населенные пункты [1]. Вне этих территориальных рамок оставался Обский Север, хотя в ряде общесибирских проектов регион был включен. В исследовании М. В. Шиловского упоминались транспортные проекты Сибири, которые частично или полностью удалось осуществить. Так, автор упоминал предложения красноярского купца Сидорова о развитии Северного морского пути в связи с планами реконструкции Обь-Енисейского канала и введении режима порто-франко

в ряде городов Сибири [2]. В работах сибирских историков подчеркивалось, что на Совещаниях Томского водного округа не только ставились проблемы, но и намечались пути их решения, в то время как на Совещаниях в Иркутске (1906) только обсуждались вопросы, например, о возможности увеличения перевозок в Восточной Сибири в связи с аграрной реформой П. А. Столыпина [3–7].

Цель статьи – выделить ключевые проблемы, обсуждаемые на Совещаниях, касавшихся непосредственно речных путей Обского Севера в начале XX в.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

При подготовке данной работы основными видами источников были материалы Совещаний всероссийского уровня в Иркутске (1906), а также Томского водного округа, которые относятся к группе делопроизводственных документов. В документах Совещания содержались подробные протоколы заседаний секций, например, на заседании секции II рассматривалась проблема Северного морского, на секциях III и IV обратили внимание на необходимость проведения новых подъездных путей и восстановления ряда волоков в губерниях Западной Сибири и т. д. [8]. Во II томе материалов Совещания (Иркутск) представлены документы обсуждения реконструкции Обь-Енисейского канала, возможности его эксплуатации, а также срочные телеграммы с мнением разных ведомств по поводу этой проблемы. Особо стоит отметить отчеты и ответы начальника Томского водного округа барона Аминова на текущие вопросы и его мнение по поводу предложенного проекта с приложением записок и докладов инженеров, обслуживавших водные пути в Сибири [9]. В Трудах совещаний Томского водного округа давалось более подробное описание сложившейся ситуации в Обь-Иртышской водной системе и на Обском участке [10, 11]. Особую группу источников составили материалы периодической печати, так как

в пореформенный период прессы уделяла больше внимания перспективам развития регионов [12, 13]. При изучении источников использовался аналитический метод, который позволил выделить значимые проблемы развития речной системы Обского участка Томского водного округа.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Становление единой транспортной системы в начале XX в. являлось важной частью политики как центральных, так и региональных властей на окраинах Российской империи. Одним из инструментов разработки решений проблем в этом процессе становились Совещания по развитию судоходства с участием как представителей исполнительной власти, так и общественности, местных предпринимателей. В декабре 1906 г. в Иркутске проводилось Всероссийское Совещание по вопросам транспортной системы, в том числе Сибири. На это мероприятие было приглашено 208 человек, среди которых были представители министерств: Военного, Внутренних дел, Путей сообщения, Торговли и промышленности, Главного управления землеустройством и земледелием, а также пароходовладельцы, рыбопромышленники, военные и гражданские инженеры и представители общественных организаций. Поскольку Совещание проводилось в Иркутске, обязанности Председателя выполнял Иркутский генерал-губернатор генерал-лейтенант А. Н. Селиванов. Участники обсуждения проблем путей сообщения Сибири фактически разделились на две группы, которые условно назвали «южане» и «северяне». Первая группа придерживалась мнения о первостепенной необходимости увеличения пропускных мощностей Транссибирской магистрали и, соответственно, строительства новой ветки железной дороги.

В тоже время вторая группа настаивала, что подобное решение не позволит включить удаленные от средней полосы Сибири территории в сибирский рынок и не обеспечит их промышленными товарами. Основными предложениями этой группы участников Совещания стали инновационные идеи, связанные с экономическим развитием северных

районов, которые частично реализовывались местными предпринимателями Сибиряковыми, Плотниковыми, Корниловыми и др. Стержнем всех транспортных проектов «северян» должна была стать эксплуатация всего водного бассейна Сибири, что обеспечило бы выход сибирских товаров как на рынок Западной Европы, так и в Тихоокеанский регион. Они предложили два проекта северной железной дороги: от Березова (Обдорск) через Северный Урал до Архангельска или от Енисейска до Тобольска через Нарым, также предусматривалось в дальнейшем соединение новой ветки с железной дорогой Екатеринбург – Тюмень. Этот проект обеспечил бы соединение территорий Обь-Иртышского и Ангаро-Енисейского бассейнов с Уралом, Европейской Россией [6, 7].

На Совещаниях обсуждались вопросы как связанные с Обским Севером в общесибирском контексте, так и имевшие самостоятельное значение. Во-первых, это проблемы, требовавшие обязательного решения по текущему обустройству Обского бассейна: строительство затонов, зимовок, оборудование ремонтных баз, обеспечение судов продовольствием и топливом, организация подготовки квалифицированных кадров и т. д. Во-вторых, проблемы, касавшиеся различных перспективных проектов для будущего освоения северо-западной части Сибири. Например, начальник Томского округа путей сообщения барон Б. А. Аминов вынес на обсуждение проект о создании «магистрального транзитного водного пути, прорезающего всю Сибирь, от Байкала, до подножья Урала» [8]. В этот проект включались речные маршруты общей протяженностью 5 тыс. верст по рр. Ангаре, Енисею, Оби, Иртышу, Тоболу и Туре, а также Обь-Енисейский водный канал. По мнению Аминова, это позволило бы соединить западные территории с удаленными уездами Восточной Сибири и Забайкалья для перевозки продукции сельского хозяйства и промышленного производства [8].

Обь-Енисейский водный канал. В целом в предлагаемых на Совещаниях проектах Обский Север становился частью как общероссийской транспортной системы, так и обще-

сибирской. Наиболее известным был проект реорганизации Обь-Енисейского канала, так как он обсуждался на заседаниях правительства России и на Совещании в Иркутске. На заседаниях трех секций Иркутского Совещания (1906) неоднократно подчеркивалось первостепенное значение речных путей для развития удаленных территорий. Участники собрания указывали, что из-за малочисленности проживавшего здесь населения строительство железной дороги будет затратным и нерентабельным, а на обустройство речных путей потребуется меньше капиталовложений.

Хотя Обь-Енисейский объединительный канал был давно построен, имевшиеся шлюзы не были способны пропускать мощные пароходы с баржами большой грузоподъемностью [11, с. 17, 24–25, 34]. Это было связано с тем, что вместо запланированных 10 млн руб. было израсходовано только 4 млн руб. Когда в Обь-Енисейском канале начался ледоход, это вызывало понижение уровня воды в рр. Кети и Касс, которые, по замыслам строителей, должны были наоборот пополнять канал [8, с. 57]. Так с помощью Обь-Енисейского пути удалось соединить Енисей и Обь через рр. Большой Кас, Язвевую, Ломовую, Озерную, Кеть, приток Малый Кас, озеро Большое и т. д. Однако у части рек осадок колебался от 2,5 до 6 четвертей, в то время как для прохождения паровых судов требовался осадок от 7 до 10 четвертей. В связи с этим для прохождения Обь-Енисейского канала приходилось использовать малые суда и дважды перегружать груз у устья Малого Каса и Большого Каса и т. д. [9, с. 41]. На Оби и ее притоках не использовались маломерные суда, поэтому речные компании стремились избегать маршрутов, связанных с Обь-Енисейским каналом.

По расчетам специалистов, на реконструкцию Обь-Енисейского канала необходимо было потратить не менее 12 млн руб. Было предложено два конструктивных решения: для увеличения товаропотока в западном направлении можно было построить подъездные пути железной дороги к каналу и расширить волок между рр. Енисей и Чулым, для этого нужно было увеличить ширину канала

до 7,5 саженей, длину – до 40 верст и построить 2 плотины и 14 шлюзов [9, с. 92; 13, с. 57]. Участники Совещания считали, что соединение Оби и Енисея позволило бы связать Сибирь с Европейским Севером и выйти в будущем на рынки Старого Света с сибирским хлебом, кожей, салом, лесом и полезными ископаемыми [8, с. 55]. Один из активных участников Совещания инженер Попов отмечал, что в будущем Обь-Енисейский канал можно соединить каналами с р. Амур через Байкал, откуда через р. Селенгу попасть в Еравинские озера [8, с. 174]. Однако его оппонент Гудков указывал на то, что при благоприятных обстоятельствах после реконструкции Обь-Енисейский канал окупился бы только через пять лет, а новый путь нужен в настоящее время, поэтому вместо капитальной реконструкции он предложил построить грунтовые линии, соединяющие Обь и Енисей, и начать более активно эксплуатировать волоки Алзамай–Мироново–Братско-Острожское и Мелецкое – Усть-Тунгазка. Полковник Репьев считал, что обводной канал будет удобен ее для решения стратегических задач по переброске армии и техники; поэтому начать строительство необходимо, но нужно построить сухопутный тракт вдоль канала по возможности.

В целом интерес к Обь-Енисейскому каналу в начале XX в. стал проявляться в связи с увеличением притока переселенцев за Урал и возрастанием потребностей в различных группах товаров. Теперь уже ни государство, ни предприниматели не могли решать транспортную проблему, так как даже Транссиб с трудомправлялся с нараставшим объемом перевозок. Один из выступавших привел данные об объемах грузоперевозок по грунтовым, железным дорогам и речным путям. Так, даже при эксплуатации двух железнодорожных веток в сутки могли проходить 45 поездов с общим объемом 15–20 тыс. пудов, в то время как на буксирно-товарном пароходе с двумя баржами можно было перевезти до 60 тыс. пудов [8, с. 93]. При этом железной дороге требовался ремонт, а речные пути не нуждались в больших капиталовложениях, к тому же большая часть речных пароходов

была частной. Отрицательным фактом называли то, что навигация в Сибири в среднем длится от 4 до 5 месяцев, в течение которых нужно перевезти более 70 % груза на удаленные территории. На реконструкцию Обь-Енисейского канала требовалось около 12 млн руб., еще 3 млн руб. – на соединение с Ангарой. Строительство второй ветки железной дороги длиной 300 верст оценивалось в 15 млн руб., но это, по мнению участников Совещания, позволило бы вывозить сибирский товар не только на российский, но и на европейский рынок.

На Совещании в Иркутске вспомнили один из проектов конца XIX в. о соединении разных водных систем с использованием Обь-Енисейского канала, что позволило бы организовать срочное пароходное сообщение с берегов Оби, Иртыша в Монголию [9, с. 42]. Также обсуждался более грандиозный проект Сибирского транзитного водного пути, который бы соединил Восточную Сибирь и Урал и посредством каналов дошел бы до Кяхты. Первая часть проекта предусматривала систематизацию водных путей протяженностью в 16 тыс. верст и включала маломощный Обь-Енисейский водный канал. На всем протяжении этого маршрута старый канал был единственным, который допускал прохождение большегрузных речных судов [8, с. 95]. Проект предусматривал введение принципа порто-франко для Иркутского порта, улучшение судоходных свойств р. Ангары, а также строительство вдоль водного пути сухопутного тракта от р. Томи до р. Енисей [9, с. 258]. Предполагалось, помимо казенных средств, использование частных инвестиций, а также тобольский, енисейский и иркутский губернаторы были готовы выделить около 1 180 903 руб.

Северный морской путь. На заседаниях объединенных II, III и IV секций Совещания обсуждалась возможность восстановления проекта Северного морского пути, который можно было бы пройти в течение 2–3 месяцев из Европы к устьям Оби и Енисея, также по Лене и Колыме [8, с. 86]. Представители Восточной Сибири отмечали, что канал заложил бы основу для развития Енисейского

края посредством привлечения коммерческого судоходства, которое получило бы поддержку и покровительство государственной власти [8, с. 89]. На Совещании даже наметили ряд мероприятий в этом направлении: 1) изучение продвижения льдов в Карском море; 2) обустройство предупредительных знаков и остановочных пунктов, связанных телеграфом; 3) учреждение порто-франко, что позволило бы распространить коммерческое пароходство на различных реках Сибири [8, с. 54]. Все стороны указывали, что Северный морской путь в соединении с Енисейским речным путем или без него будет иметь торговое и промышленное значение, так как активизирует товарный поток между северными регионами Сибири, Европейским Севером и странами Европы. По морскому пути из Сибири могли бы вывозиться товары, что положительно сказалось бы на появлении новых отраслей промышленного производства.

Группа «северян» отметила, что уже на данный момент часть сельскохозяйственной продукции, а также продукция пушного и рыбного промыслов по водным коммуникациям перевозилась через Урал на Печору [14, с. 162]. Это связано с тем, что купец А. М. Сибиряков в конце XIX в., оставив бизнес наследникам, стал активным популяризатором различных транспортных проектов, например, Северного морского пути. Поскольку это был большой проект, его реализация требовала разрешения промежуточных задач, имевших региональное значение, например, соединить Европейский и Обский Север. С этой целью проводились экспедиции для изучения уже существовавших оленевых троп, которыми пользовались местные жители [15, с. 5–6; 16, с. 112–114]. Так появились два тракта: первый, длиной 170 верст, начинался к северу от с. Ляпино, шел до р. Печоры и использовался инородцами для посещения ярмарок Обского Севера; второй, 120 верст, проходил по южной части Ильч-Сосьвинского участка, эксплуатировался во время кочевания и переселения. Для выполнения дорожных работ Сибиряков привлекал местное население, которое

получило право бесплатно использовать срубленный лес. Однако новые тракты проходили в удалении от старых населенных пунктов, поэтому предприниматель предложил властям заселить эти места.

Интересно, что для указанного периода было характерно появление проектов с различными видами транспорта: водного, сухопутного и железнодорожного. Например, в 1887 г. экспедиция А. Д. Голохвастова предложила проект строительства Обской железной дороги, которая должна была проходить от нижнего течения Оби до Мединского залива, что позволило бы избежать передвижения по Карскому морю с его сложными условиями судоходства из-за льда. Хотя в 1897 г. была объявлена государственная концессия на строительство железной дороги, желавших ее реализовать не оказалось [8, с. 54–58]. Помимо Северного морского пути во второй половине XIX в. стали появляться варианты соединения Обь-Енисейского водного канала с речной системой Китая. Подобные проекты предусматривали два подхода к транспортным проектам, связанным с территорией Обского Севера: первый вариант предполагал соединение сибирских и европейских рек посредством водных каналов и железной дороги; второй – организацию транспортного сообщения через Карское море, то есть Северный Ледовитый океан. Именно к последнему относился до конца нереализованный Северный морской путь, против которого выступали предприниматели центральной России [17, л. 11]. По мнению контр-адмирала Макарова: «Морской путь есть совершенно независимое средство для вывоза хлеба, а чем большим числом независимых средств располагает страна, тем ровнее держатся цены и тем солиднее стоит земледелие» [18, с. 17–18].

Развитие промышленного и сельскохозяйственного производства в Сибири способствовало не только строительству путей сообщения, но и появлению различных транспортных проектов. В тоже время интересы государства и собственника не всегда совпадали. После неудачной Русско-японской войны правительство стало уделять больше

внимания транспортным путям, имевшим исключительно стратегическое значение, но для предпринимателей более важным был экономический эффект. Проект магистрального транзитного пути от Байкала до Урала, который бы соединил пр. Ангару, Енисей, Обь, Иртыш, Тобол и Туру, был интересен для государства, но предприниматели не хотели вкладываться в столь масштабный проект [9, с. 252]. Также на Совещании в Иркутске в 1906 г. обсуждались региональные проблемы Обского Севера, например, результаты исследования судоходности рек в период с 1894 по 1900 гг.

Совещание Томского округа путей сообщения. На 1913 г. Томский округ путей сообщения был больше Киевского водного округа (7 805 верст) на 35,6 % и Казанского водного округа (5 523 версты) – на 55,4 % [12, с. 11]. Общая протяженность речных путей Томского округа на 1913 г. составляла 12 118 верст, из них 3 895 верст относилось к Иртышскому участку, 4 031 верст – к Обскому участку, 1 797 верст – к Верхне-Иртышскому участку, 2 395 верст – к Обь-Енисейскому участку [12, с. 9–10]. Совещания Томского водного округа играли важную роль в осуществлении транспортных перевозок как грузов, так и пассажиров. Участниками собрания стали представители региональной исполнительной власти, городских управ, общественных организаций и предприниматели. Кроме того, были приглашены представители городских дум, биржевых комитетов, переселенческих управлений и чиновники Томского водного округа [12]. В ходе Совещания (1914) обсуждались разные вопросы, но перспективы развития речной системы вызывали самые бурные дискуссии.

Председатель Совещания отмечал, что водные пути Западной Сибири эксплуатировались в основном в средней и частично в южной части, а остальные реки не получили должного внимания. При этом именно водные пути втягивали население удаленных территорий в товарно-денежные отношения [12, с. 7]. В своей речи Председатель назвал наиболее перспективные проекты и рассказал о проделанной работе по их реализации. Например,

с 1912 г. по проекту Северного морского пути проводились работы по оборудованию маяков и радиотелеграфных станций вдоль берегов Югорского шара, Карских ворот и Маточкина шара [12, с. 15–16]. Также упоминался Транс-Уральский проект, который предполагал соединить бассейны рр. Камы и Оби с ее притоками через Урал, Чусовую и Исеть.

На подобных совещаниях обсуждались общие проблемы устройства судоходства по рекам Томского водного округа: постройка затонов по маршрутам движения судов, обновление ведомственного флота, необходимость исследования судоходства притоков Оби и Иртыша, заготовка топлива и переход от дровяного на каменный уголь, необходимость чистки рек и приобретения землечерпальных судов и т. д. Так как Обский участок Томского водного округа был значительным по площади и имел массу проблем, обсуждался поставленный ранее вопрос об эксплуатации старых и строительстве новых затонов на Оби, например, Бобровского затона, который предполагалось реконструировать. В связи с ежегодной отправкой продовольствия и предметов первой необходимости на Обский Север в период навигации возрастало значение Тобольского зимнего затона, а также появилась необходимость в его расширении, в строительстве затона в Обской губе для ускорения начала эксплуатации Северного морского пути [12, с. 28]. Кроме того, в очередной раз был поднят вопрос о необходимости реконструкции и расширения Обь-Енисейского канала, для этого требовалось устроить эллинги, необходимые для подъема судов и их стоянки [8, с. 86].

На Совещаниях рассматривались предложения отдельных лиц. Так, березовский инженер оставил записку о необходимости развития судоходства в Западной Сибири, так как грунтовые дороги нужны скорее для перегонки скота, а водными путями могут пользоваться различные группы населения [9, с. 68, 96]. Инженер Крутиков вынес на обсуждение доходность судоходства в Сибири с учетом эксплуатации разных видов судов, в том числе дощаников [9, с. 240–241].

Примечательно, что на Совещании обсуждались как частично эксплуатируемые

проекты, так и новые. Например, маршрут Байкал – Урал должен был воскресить Обь-Енисейский канал, соединив Ангару, Енисей, Обь, Иртыш, Тобол и Туру [9, с. 37]. Поскольку на северных территориях судоходство на части рек затруднено в навигацию, поэтому требовались большие капиталовложения для развития грузового и пассажирского движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На Совещаниях о развитии транспорта разного уровня решались как текущие вопросы, так и обсуждались перспективные проекты обустройства и усовершенствования речного движения. Была отмечена необходимость изменения отношения к водным путям, которыми особенно не занимались в Сибири, в то время как в Европе они считались народными путями из-за своей дешевизны. Это можно было сделать только обустроив речные маршруты, поэтому предполагалось устройство на реках удобных затонов, необходимых шлюзов и традиционных пристаней в низовьях Оби [9, с. 412].

Безусловно, интерес вызывали различные проекты новых объединений речного пространства, которые активно обсуждались в изучаемый период, например, Обь-Енисейский канал, Северный морской путь [19, с. 400–416]. Однако по каждому проекту для его реализации требовалось не только составить программу строительства с учетом возможных отчислений из ежегодного бюджета региона. Когда был поставлен вопрос на голосование о том, что важнее для развития Сибири – реконструкция Обь-Енисейского канала или строительство второй колеи Транссиба – большинство участников проголосовало за финансирование второго проекта [8, с. 174]. В отношении Обь-Енисейского канала было принято решение о возможном проведении Чунского и Чулымского волоков, а к полной реконструкции вернуться позже. Хотя участники Совещания отмечали, что Сибирь нуждалась в речном пути от Тихого океана до Урала, на текущий момент приоритетным было строительство новых речных пристаней и грузовых доков. Отмечалось, что крупные перевозчики оказа-

лись не заинтересованы в развитии Северного морского пути, так как основным источником их прибыли оставались речные перевозки.

Совещания по развитию транспорта хотя и становились инструментом взаимоотношений исполнительной власти и представителей делового мира, не имели полномочий для окончательного решения проблем развития. Только Совещание представителей Томского округа имело более практическое значение,

например, вопрос об организации рыбной ловли и рыбопромышленности затрагивал интересы крупных перевозчиков. Важно, что Совещание проводилось в Восточной Сибири, председателем Совещания был иркутский губернатор, а Тобольскую и Томскую губернии представляли незначительные чиновники, вместо владельцев крупных транспортных компаний были наемные служащие.

Список источников

1. Лаптев Н. М. Государственная политика и транспортное освоение Сибири во II второй половины XIX века // Известия Иркутского государственного университета. Серия: История. 2012. № 2–1. С. 96–99.
2. Шиловский М. В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартовского государственного университета. 2008. № 3. С. 8–13.
3. Распопина А. А. Иркутское совещание о путях сообщения в Сибири // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск : Байкальский государственный университет, 2014. С. 158–165.
4. Распопина А. А. Сибирские транспортные коммуникации во второй половине XIX в.: geopolитическая экономия // Историко-экономические исследования. 2022. Т. 23, № 2. С. 354–388.
5. Сафонов С. А. Развитие системы речного транспорта Восточной Сибири в годы Столыпинской аграрной реформы (1906–1917 гг.) // Известия Алтайского государственного университета. 2010. № 4–2. С. 190–197.
6. Колесов Л. И. Развитие концепции формирования транспортной системы Сибири // Проблемы развития транспортной системы в районах Сибири : сб. науч. тр. Новосибирск, 1980.
7. Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция Европейского Северо-Востока, Урала и Сибири. Новосибирск, 2002. 355 с.
8. Труды Совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири / под ред. В. Попова. Иркутск, 1907. Т. 1. 214 с.
9. Труды Совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Иркутск, 1908. Т. 2. 479 с.
10. Совещание о соединении сибирских рек с реками Европейской России // Сибирские вопросы : сб. СПб., 1911. № 17. С. 16–20.
11. Востротинь С. Обь-Енисейский канал и внутренний водный сибирский транзитный путь // Сибирские вопросы : сб. СПб., 1906. № 2. С. 1–49.
12. Труды межведомственного совещания с представителями общественных организаций и пароходовладельцев по рассмотрению сметных пред-

References

1. Laptev N. M. Gosudarstvennaya politika i transportnoe osvoenie Sibiri vo II vtoroi poloviny XIX veka. *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istorija.* 2012;(2–1):96–99. (In Russ.).
2. Shilovskii M. V. Transportnye proekty Aziatskoi Rossii do 1917 g. *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo universiteta.* 2008;(3):8–13. (In Russ.).
3. Raspopina A. A. Irkutskoe soveshchanie o putyakh soobshcheniya v Sibiri. *Irkutskii istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik.* Irkutsk: Baikal State University. 2014:158–165. (In Russ.).
4. Raspopina A. A. Sibirskie transportnye komunikatsii vo vtoroi polovine XIX v.: geopoliticheskaiia ekonomiya. *Journal of Economic History & History of Economics.* 2022;23(2):354–388. (In Russ.).
5. Safronov S. A. Razvitiye sistemy rechnogo transporta Vostochnoi Sibiri v gody Stolypinskoi agrarnoi reformy (1906–1917 gg.). *Izvestiya Altaiskogo gosudarstvennogo universiteta.* 2010;(4–2):190–197. (In Russ.).
6. Kolesov L. I. Razvitiye kontseptsii formirovaniia transportnoi sistemy Sibiri. In: *Collection of articles "Problemy razvitiia transportnoi sistemy v raionakh Sibiri".* Novosibirsk; 1980. (In Russ.).
7. Problemnye regiony resursnogo tipa: ekonomicheskaiia integratsiia Evropeiskogo Severo-Vostoka, Urala i Sibiri. Novosibirsk; 2002. 355 p. (In Russ.).
8. Popov V., editor. Trudy Soveshchaniya 1906 g. v Irkutske o putiakh soobshcheniya v Sibiri. Irkutsk; 1907. Vol. 1. 214 p. (In Russ.).
9. Trudy Soveshchaniya 1906 g. v Irkutske o putyakh soobshcheniya v Sibiri. Irkutsk; 1908. Vol. 2. 479 p. (In Russ.).
10. Soveshchanie o soedinenii sibirskikh rek s rekami Evropeiskoi Rossii. In: *Collection of articles "Sibirskie voprosy".* Saint Petersburg; 1911. No. 17. p. 16–20. (In Russ.).
11. Vostrotin S. Ob-Eniseiskii kanal i vnutrennii vodnyi sibirskii tranzitnyi put. In: *Collection of articles "Sibirskie voprosy".* Saint Petersburg; 1906. No. 2. p. 1–49. (In Russ.).
12. Trudy mezhdovedomstvennogo soveshchaniya s predstaviteleyami obshchestvennykh organizatsii i parokhodovladel'tsev po rassmotreniyu smetnykh predpolozheniy

- положений Управления Томского округа путей сообщения на 1915 год. Томск, 1914. 146 с.
13. Труды совещания чинов Томского округа п. с. под председательством начальника Томского округа п. с. инженера Н. В. Попова с участием представителей других ведомств, городов и биржевых комитетов по вопросу о рассмотрении предположений о работах на путях Томского округа п. с., подлежащих внесению в смену на 1914 год. Томск, 1913. 119 с.
14. Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1900 год. Томск, 1900. 944 с.
15. Сибиряков А. М. Описание плавания парохода «Оскар Диксон» в 1880 году к устьям Енисея. СПб., 1881. 7 с.
16. Сибиряков А. М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях с другими странами. СПб. : тип. М. М. Стасюлевича, 1907. 199 с.
17. РГИА. Ф. 499. Оп. 1. Д. 147.
18. Макаров С. О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С. Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб., 1898. 81 с.
19. Академическая история Югры: в 8 т. / под общ. ред. Р. Г. Пихоя. Ханты-Мансийск : Изд. дом «Новости Югры», 2024. Т. 5. 720 с.
- Upravleniya Tomskogo okruga putei soobshcheniya na 1915 god. Tomsk; 1914. 146 p. (In Russ.).
13. Trudy soveshchaniia chinov Tomskogo okruga p. s. pod predsedatelstvom nachalnika Tomskogo okruga p. s. inzhenera N. V. Popova s uchastiem predstavitelei drugikh vedomstv, gorodov i birzhevikh komitetov po voprosu o rassmotrenii predpolozhenii o rabotakh na putiakh Tomskogo okruga p. s., podlezhashchikh vneseniiu v smenu na 1914 god. Tomsk; 1913. 119 p. (In Russ.).
14. Sibirskiy torgovo-promyshlennyi i spravochnyi kalendar na 1900 god. Tomsk; 1900. 944 p. (In Russ.).
15. Sibiryakov A. M. Opisanie plavaniya parokhoda "Oskar Dikson" v 1880 godu k ustym Eniseya. Saint Petersburg; 1881. 7 p. (In Russ.).
16. Sibiryakov A. M. O putyakh soobshcheniya Sibiri i morskikh snosheniakh s drugimi stranami. Saint Petersburg: tip. M. M. Stasyulevicha; 1907. 199 p. (In Russ.).
17. Russian State Historical Archives (RGIA). F. 499. Op. 1. D. 147. (In Russ.).
18. Makarov S. O. Otchet vitse-admirala Makarova ob osmotre im letom 1897 goda, po porucheniyu ministra finansov S. Yu. Vitte, morskogo puti na reki Ob i Enisei. Saint Petersburg; 1898. 81 p. (In Russ.).
19. Pikhoya R. G., ed. Akademicheskaya istoriya Yugry. In 8 vols. Khanty-Mansiysk: Izd. dom "Novosti Yugry"; 2024. Vol. 5. 720 p. (In Russ.).

Информация об авторе

О. А. Задорожная – кандидат исторических наук, доцент.

About the author

O. A. Zadorozhnyaya – Candidate of Sciences (History), Docent.