

Исторический журнал: научные исследования

Правильная ссылка на статью:

Шильникова И.В. — Обсуждение маршрутов будущей Транссибирской магистрали в российских научно-технических обществах в 1870-х - начале 1890-х гг // Исторический журнал: научные исследования. – 2023. – № 1. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.1.39611 EDN: KQQUDZ URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39611

Обсуждение маршрутов будущей Транссибирской магистрали в российских научно-технических обществах в 1870-х - начале 1890-х гг

Шильникова Ирина Вениаминовна

кандидат исторических наук

доцент, кафедра истории экономики, Институт общественных наук, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации

119571, Россия, Московская область, г. Москва, проспект Вернадского, 82

✉ shilnikova.i@gmail.com



[Статья из рубрики "Историческое время и пространство"](#)

DOI:

10.7256/2454-0609.2023.1.39611

EDN:

KQQUDZ

Дата направления статьи в редакцию:

08-01-2023

Дата публикации:

15-01-2023

Аннотация: Поиски оптимального маршрута Транссибирской магистрали заняли не одно десятилетие во второй половине XIX в. В дискуссии по этому вопросу оказались вовлечены не только государственные чиновники, но и представители деловых кругов, и члены российских научно-технических обществ, и широкие общественные круги. В статье рассматривается деятельность в 1870-х – начале 1890-х гг. Императорского русского географического и Императорского русского технического обществ по выработке предложений о маршруте трансконтинентальной железнодорожной магистрали, а также об использовании водных путей в контексте решения задач по сооружению Транссиба. Основными источниками стали стенографические отчеты, доклады и другие материалы, опубликованные по итогам заседаний участников этих российских научных обществ, а также и приглашенных докладчиков. Дискуссии о возможных направлениях линии будущего Транссиба, происходившие в 1870-х – начале 1890-х гг. способствовали постепенному формированию основных возможных вариантов маршрута железнодорожной магистрали с учетом, прежде всего, экономических

интересов, финансовых возможностей, технических сложностей и сроков строительства. Некоторые из предложенных решений и сделанных рекомендаций были учтены в ходе сооружения Транссиба в последующие годы. Кроме того, благодаря участию в этих дискуссиях ученых, инженеров и других специалистов удалось сформулировать приоритетные задачи дальнейших топографических, геологических, гидрологических, климатических и других исследований территорий Сибири и Дальнего Востока, которые планировалось проводить при непосредственном участии государства, как в контексте задач железнодорожного строительства, так и в целом для расширения знаний об этих территориях.

Ключевые слова:

Транссибирская магистраль, Русское географическое общество, Русское техническое общество, железнодорожное строительство, С и б и р ь, Обь-Енисейский канал, железнодорожные мосты, грузоперевозки, водные пути, паромные переправы

Исследование выполнено в рамках научного проекта «Роль Транссибирской магистрали в развитии инфраструктуры, экономики и социально-демографического потенциала восточных районов поздней имперской России» (грант РГО № 10/2021-И)

Этапу практических действий по строительству Транссибирской магистрали предшествовал достаточно длительный период обсуждения различных вопросов, связанных с возможностями и методами реализации этого грандиозного проекта. Помимо правительственных кругов в дискуссиях участвовали члены предпринимательских организаций и научных обществ. Применительно к последним речь идет, прежде всего, об Императорском Русском географическом обществе (РГО) и Императорском Русском техническом обществе (РТО). Круг обсуждаемых вопросов был достаточно широк, и пристальное внимание привлекали проблемы состояния и эксплуатации водных путей на территории Сибири и Европейской России в контексте строительства Сибирской железной дороги, а также выбор мест, где проектировавшаяся магистраль должна была пересекать крупные реки. Рассмотрение и анализ хода и результатов этих дискуссий в указанных научных обществах Российской империи, а также их значения для определения маршрута будущего Транссиба являются приоритетными задачами в рамках данной статьи.

В историографии присутствует значительное количество публикаций, посвященных различным этапам обсуждения направления и маршрута планировавшегося к строительству трансконтинентального железнодорожного пути, включая обобщающие работы [\[1, 2, 3, 4\]](#), статьи в журналах [\[5, 6, 7, 8\]](#) и сборниках с материалами конференций [\[9, 10\]](#). Однако в них слабо отражена тематика водных маршрутов и преград в контексте реализации данного инфраструктурного проекта Российской империи. Кроме того, в большей степени взгляд исследователей был обращен на ход обсуждения этих вопросов в правительственных кругах. Непосредственно участию Императорского Русского географического общества в решении различных вопросов железнодорожного строительства в 1860-х – 1880-х гг. посвящена статья М.Э. Митиной [\[11\]](#), однако при упоминании Транссиба автор отсылает читателя к докторской диссертации В.Ф. Борзунова (Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв. Дисс. ... д-ра ист. наук. Томск, 1972. – 1852 с.) с оговоркой, что в ней содержится детальный разбор состоявшихся дискуссий.

Действительно, один из параграфов данного диссертационного исследования полностью посвящен обсуждению вопроса о Сибирской железной дороге в научно-промышленных обществах в 60-х – 80-х гг. XIX в. При этом, анализируя ход дискуссий по поводу маршрута будущей железнодорожной магистрали, призванной соединить европейскую и азиатскую части империи, автор основной акцент делает на столкновении экономических интересов различных групп предпринимателей, представлявших определенные региональные и отраслевые деловые круги. При этом оценки, высказанные представителями научного сообщества, членами РГО и РТО остаются зачастую в тени, как нередко происходит и в более поздних публикациях, авторы которых также большее внимание обращают на позицию представителей правительственных и деловых кругов. Между тем, анализ потенциально возможных направлений и конкретных маршрутов прокладки железнодорожных линий в Сибирь проходил на специально посвященных этим проблемам заседаниях РГО и РТО в 1870-х – начале 1890-х гг., и одна из наиболее острых тем как раз касалась состояния и возможного использования водных ресурсов на этапе строительства магистрали, а также выбор мест для пересечения крупных и малых рек. Основу источниковой базы исследования составили опубликованные стенографические отчеты и другие материалы заседаний РГО и РТО.

28 и 31 января 1870 г. состоялись два заседания Отделения статистики РГО «по вопросу о направлении Урало-Сибирской железной дороги» с участием как членов общества, так и приглашенных гостей. В ходе выступлений выявились разные точки зрения на маршрут будущего Транссиба. Все высказанные мнения можно объединить в две основные группы. Часть участников дискуссии выступали за «южный» вариант, другие – за «северный». Суммируя все высказанные мнения, можно заключить, что при реализации северного варианта Сибирская железная дорога должна была начинаться с территории либо Ярославской (Ярославль, Рыбинск), либо Костромской (Кинешма) губернии. Далее маршрут следовал через Кострому, Вятку, Пермь. При реализации строительства по южному маршруту железная дорога должна была идти от Нижнего Новгорода до Казани, пересекать Волгу и Каму (последнюю в районе устья), далее двигаться в Сибирь через Екатеринбург. Этот южный вариант маршрута допускал два варианта, поскольку ряд участников обсуждения считали более логичным вести дорогу «луговым берегом Волги», другие – «по нагорному берегу» [\[13, с. 83\]](#).

Вопрос о водных путях обсуждался на этих двух заседаниях РГО в связи с дискуссиями о том, в каких точках Сибирская железная дорога должна пересекать Волгу и Каму. Многие высказывались в пользу того, что эти точки пересечения необходимо расположить как можно выше по течению, где река более узкая, а значит с технической и финансовой точки зрения данный вариант выглядел предпочтительнее. Но были и сторонники выбора мест перехода рек исходя исключительно из экономических интересов, даже если потребуется искать технически сложные решения и дополнительное финансирование. Для пересечения Волги рассматривались такие пункты перехода через нее, как Ярославль, Рыбинск, Кинешма, Нижний Новгород, Казань. Один из вариантов предполагал начать дорогу в Нижнем Новгороде, далее вести ее «по нагорной стороне Волги», переправляться через нее «по слиянию ее с Камой», т.е. около Спасска или Тетюш. Здесь, как отмечали участники собрания, располагался «самый важный узел всех водных путей восточной России» [\[13, с. 24 - 25\]](#). Поэтому данный вариант следовало реализовать даже при выявлении технических сложностей и, как следствие, удорожании проекта. После пересечения Волги сторонники данного маршрута предлагали вести магистраль на Бугульму и Бирск, что позволяло, с их точки зрения, избежать конкуренции железнодорожной магистрали с водными путями. Противники этого варианта предлагали пересекать Волгу около Казани (большинство поддерживали

вариант Свияжска), а затем Каму – около Чистополя. С точки зрения учета экономических интересов этот вариант многие рассматривали как оптимальный [\[13, с. 27\]](#). Кроме того, некоторые участники обсуждения приводили аргументы с критикой «пермского» варианта, считая, что пересечение Волги на территории Спасского и Тетюшинского уездов, т.е. ниже впадения Камы, практически невозможно, поскольку начиная от места впадения Камы правый берег Волги на расстоянии почти 30 верст идет очень круто, высота его над уровнем реки составляет порядка 50 саженей, а в некоторых местах и больше. Поэтому строительство моста здесь будет стоить вдвое дороже и технически гораздо сложнее [\[13, с. 27\]](#).

Для пересечения Камы обсуждались такие варианты как Пермь, Оса, Сарапул, Лаишев и другие пункты. В качестве преимуществ Перми в этом отношении выступающие члены РГО и приглашенные участники дискуссии (гости) отмечали ее расположение на прямой между Тюменью и Вяткой, что как раз было удобным для северного варианта маршрута Сибирской железной дороги. В этом месте Кама была не очень широкой. Кроме того, отмечалось, что напротив пермских пушечных заводов «находится большой остров, [...] удешевляющий сооружение моста, а недалеко впадает Чусовая, которая может служить удобной гаванью для судов, которые идут по Чусовой». К тому же около Перми находилось немало затонов, удобных для «зимовки пароходов» [\[13, с. 8\]](#).

Водным путям уделяли внимание и при обсуждении вопроса о том, должна ли Сибирская дорога проходить через Тюмень. Сторонники этого варианта говорили о важности соединения Обской и Камской водных систем. Этот выбор должен был, с их точки зрения, обеспечить оптимальную взаимосвязь железнодорожных и водных путей для транспортировки грузов, поскольку Тюмень являлась «самым северным пунктом, доступным для пароходства», и благодаря этому создается возможность сократить водные пути, подходящие к будущей железнодорожной магистрали. Противники же «тюменского» варианта подчеркивали, что «пароходное движение в Западной Сибири не играет такой большой роли в Сибири, как в Европейской России», поскольку основная масса населения Сибири проживает вдали от рек, и последние практически не используются для пассажирских перевозок. Кроме того, грузы, идущие по Обской и Иртышской системам «менее грузов, которые идут по Сибири зимой», в силу краткости периода навигации [\[13, с. 57 – 58, 66\]](#). Известный российский экономист-статистик, награжденный в 1865 г. орденом Св. Владимира 3-й степени именно за труда по линии Русского географического общества, В.П. Безобразов акцентировал внимание на том, что продолжать дорогу дальше Тюмени будет сложно, потому что далее до Томска лежат «совершенно пустынные тундры». И в этом случае придется строить еще одну железную дорогу для соединения Обской системы и Енисейской [\[13, с. 75\]](#). Сторонники выхода на Тюмень парировали оппонентам, предлагая вариант продолжения магистрали от Тюмени до деревни Артамоновой, и в дополнение к этому построить еще участок железной дороги от села Пустынного на Иртыше до Колывани на Оби. Однако этот смешанный вариант маршрута с коммерческой точки зрения сложно назвать состоятельным. Не случайно эти предложения встречали довольно жесткую критику и не были реализованы.

Дискуссия о возможных направлениях линии будущего Транссиба, состоявшаяся в РГО в конце января 1870 г., безусловно, не могла поставить точки в данном вопросе. Однако, уже в это время постепенно формируются основные возможные варианты маршрута железнодорожной магистрали с учетом, прежде всего, экономических интересов, финансовых возможностей и, в меньшей степени, технических сложностей. Причем, уже на данном этапе в числе наиболее обсуждаемых предложений присутствуют те, что были

позднее реализованы.

Императорское Русское техническое общество в 1889-1890-х гг. поднимало различные вопросы состояния и использования водных путей сибирского региона в ходе работы специальной Комиссии под председательством руководителя VIII железнодорожного отдела РТО А.Н. Горчакова, созданной 23 мая 1888 г. для обсуждения проблем, связанных с постройкой Сибирской железной дороги. В ее составе сформировали три подкомиссии: 1) о направлении железной дороги под председательством М.Н. Герсевича, 2) о технических условиях строительства во главе с М.Н. Анненковым, 3) о проведении непосредственных разведывательных работ под председательством И.И. Стебницкого [\[14, с. 3\]](#). Основная работа всех трех подкомиссий проводилась с конца марта по конец апреля 1889 г., после чего все результаты и сделанные заключения были переданы Комиссии. Последняя, однако, предоставила итоговые заключения в Совет РТО лишь спустя полтора года.

Причиной такой задержки стали продолжавшиеся в РТО дискуссии по ключевым вопросам сооружения магистрали. В частности, по-прежнему велись споры между сторонниками северного, южного и промежуточного направлений строительства. Маршруты первых двух существенно не были пересмотрены по сравнению с 1870-ми годами. Смешанный же вариант, предполагавший самую большую протяженность Сибирской железной дороги, предусматривал начало строительства от Златоуста на Челябинск, что совпадало с северным направлением, затем магистраль должна была разворачиваться на Троицк, Кустанай, Акмолинск, Семипалатинск, Бийск, Кузнецк (что совпадало с маршрутом южного направления), после чего в Нижнеудинске вновь выходила на северный маршрут. Однако, авторы проекта смешанного направления, не получили поддержки при обсуждении в Комиссии РТО и оказались единственными проголосовавшими за него [\[14, с. 7\]](#). Лишь двое участников голосования, проходившего 3 ноября 1890 г., выступили в поддержку южного направления, остальные 24 члена Комиссии отдали голоса в поддержку северного направления [\[14, с. 6\]](#). Таким образом, Комиссия выступила за немедленное начало строительства Сибирской железной дороги от Иркутска, далее по южному берегу Байкала до верховьев Амура. Одним из весомых аргументов в пользу северного маршрута, помимо экономических интересов как Европейской России, так и Сибири, стало то, что эта территория была лучше обследована. Выбор же южного варианта потребовал бы более длительных изысканий и дополнительного финансирования, что могло отодвинуть начало строительства на неопределенное время.

В ходе обсуждения вопроса о направлении магистрали было выработано единое мнение выступить с ходатайством к Правительству о необходимости провести «полное географическое исследование южного сибирского края», т.е. не ограничиваться изысканиями в целях железнодорожного строительства, а организовать топографические, геологические, климатические и другие исследования с привлечением нужных специалистов и при участии различных ведомств [\[14, с. 9\]](#). Кроме того, было высказано предложение проводить изыскательные работы в Сибири по единой программе, которая бы объединяла усилия различных ведомств, что позволило бы сократить расходы и повысить результативность этих работ. Также члены Комиссии настаивали на необходимости публикации результатов этих обследований, чтобы сделать их доступными широким общественным кругам. В качестве примера успешной реализации программы комплексного обследования территорий участники Комиссии предлагали использовать американский опыт исследования местности с целью прокладки

железной дороги от Миссисипи до Тихого океана [\[14, с. 11\]](#). В ходе таких комплексных обследований сибирских территорий предлагалось собирать и информацию о реках Сибири.

В контексте обсуждения различных вопросов, связанных со строительством Сибирской железной дороги, в образованной в 1888 г. Комиссии (и подкомиссиях) РТО большое внимание уделялось водным транспортным путям, причем отмечалось, что их роль может быть различной. Во-первых, реки рассматривались лишь как пути для подвоза материалов и других грузов на этапе строительства магистрали. Во-вторых, они могли играть роль путей «питательных», обеспечивающих транспортировку грузов к железнодорожным станциям и от них в период эксплуатации железной дороги. В-третьих, поскольку поначалу рассматривалась возможность строительства магистрали «с перерывами и переволоками», то при реализации данного варианта реки включались в состав смешанного «водно-рельсового» сообщения. В-четвертых, большое внимание уделялось выбору пунктов, в которых Сибирская железная дорога должна была пересекать реки, т.е. выбирались места строительства переправ и мостов [\[15, с.1\]](#). Далее посмотрим, какие мнения высказывались по каждой из перечисленных четырех позиций, и какие решения вошли в итоговые заключения Комиссии.

В перечисленных выше подкомиссиях неоднократно поднимался вопрос о том, насколько серьезно следует рассматривать водные маршруты как альтернативный способ доставки местных грузов по территории Сибири в сравнении с проектируемой железной дорогой. В итоге единого мнения не сформировалось, но большинство допускали возникновение конкуренции между реками и железной дорогой лишь на отдельных участках пути. В целом сибирские реки «изливаясь в Ледовитый океан и в неприветливое Охотское море» были признаны неопасными для «поперечной им железной дороги» [\[15, с.1\]](#).

31 мая 1889 г. состоялось заседание членов РТО под председательством А.Н. Горчакова, полностью посвященное состоянию сибирских рек, в том числе в контексте предстоящего железнодорожного строительства. Основным докладчиком на этом собрании выступал инженер путей сообщения С.М. Житков, представивший имевшиеся сведения о сибирских реках и возможных способах улучшения судоходства по ним с учетом возможностей использования водных путей в ходе сооружения и эксплуатации будущей железной дороги. Основное внимание он уделил возможностям соединения сибирских рек между собой. Так, он акцентировал внимание на проекте Обь-Енисейского канала, строительство которого как раз происходило в то время. С.М. Житков подчеркивал важность Обь-Енисейского пути для доставки грузов (цемент, рельсы, подвижной состав) к Иркутску, особенно если будет принято решение начать строительство Сибирской железной дороги отдельными участками. Проект канала, соединяющего Обскую и Енисейскую речные системы, предполагал и улучшение условий судоходства по Ангаре, которую рассматривали как продолжение Обь-Енисейского пути. Поэтому конечными пунктами данного маршрута должны были в итоге стать Иркутск и Тюмень. В 1887 г. были начаты «изыскания для составления проекта улучшения реки Ангары в порожных частях» с целью осуществление нормального твердого пароходства по этой реке. С.М. Житков в ходе доклада акцентировал внимание на том, что «препятствия для судоходства по Ангаре заключаются не столько в быстринех и крутых переходах в порогах, которые легко можно преодолеть туером, сколько в легкости и узкости хода и в изобилии подводных камней, разбросанных по плесам» [\[16, с. 6\]](#). В связи с этим докладчик выступил с предложением, которое потом поддержала и часть присутствовавших на собрании, использовать для движения по Ангаре другой тип судов, в частности, «заменить большие, глубоко сидящие пароходы с сильными машинами

парходами меньшей силы, но с возможно меньшею осадкою и корпусом» [\[16, с. 7\]](#). В результате Обь-Енисейский канал при условии улучшения условий судоходства по Ангаре «связал бы в одно непрерывное водное соединение путь от Иркутска до Петербурга» [\[16, с. 9\]](#).

Один из вопросов, которому уделял внимание С.М. Житков, касался необходимости соединения водным путем бассейнов Оби и Волги. Он был убежден, что это не снизит значение ни Уральской железной дороги, ни будущего Транссиба. Водный путь, с его точки зрения, будет иметь особенно большое значение для транспортировки на дальние расстояния леса, необходимого для производства шпал при железнодорожном строительстве. В качестве одной из задач С.М. Житков выдвигал идею присоединения к этой системе водных маршрутов р. Амур, что позволило бы выстроить «непрерывный водный путь» от Балтийского моря до Тихого океана. Для реализации этой задачи требовалось провести «рекогносцировки для определения мест соединения притоков р. Амур с другими реками Сибири». В завершение своего выступления С.М. Житков еще раз подчеркнул важность «благоустройства» водных путей Сибири именно с учетом будущего железнодорожного строительства, поскольку водные пути способны «расширить район действия магистрали», увеличить количество направляемых к ней грузов, а также обеспечить более удобный сбыт перевозимых товаров [\[16, с. 10 - 11\]](#).

В ходе обмена мнениями после завершения доклада С.М. Житкова участники собрания пришли к выводу о возможности благодаря строительству Обь-Енисейского канала установить водное сообщение от устья Оби и ее притоков до Иркутска и далее до Верхнеудинска. Вторым выводом, сделанным в ходе этого заседания, заключался в отсутствии угрозы (низкой вероятности) заметной конкуренции между железной дорогой и реками при транспортировке местных грузов в случае параллельности этого водного пути и участка от Томска до Иркутска северного направления железной дороги.

Кроме того, в Комиссии обсуждались свойства рек к востоку от озера Байкал и возможность создания единого водного пути через всю Сибирь. Большинство согласилось с мнением о том, что состояние рек вполне позволяет реализовать этот план, и Бюро Комиссии включило реки Шилку, Аргунь и Амур в смешанный водно-рельсовый путь сообщения. Однако на предварительном этапе необходимо было выяснить, насколько пригодны для судоходства реки Шилка и Аргунь, и какие меры необходимы для улучшения условий прохода судов с грузами. Причем, большую роль здесь играл вопрос о торговле с Китаем, в силу чего большинство склонялось в пользу Аргуни, хотя расходы на ее переустройство были, очевидно, выше.

По результатам работы III подкомиссии был составлен доклад Бюро комиссии «Об изысканиях и рекогносцировках». В одном из пунктов положений этого доклада говорилось, что в ходе изысканий с целью определения маршрута Сибирской железной дороги «собирались и сведения, необходимые в будущем для сооружения непрерывного водного пути через всю Сибирь». При этом отмечалось, что на тот момент почти нет точных сведений о сибирских реках, хотя они необходимы, во-первых, для подвозки материалов и грузов к железнодорожной магистрали, во-вторых, для строительства мостов или других способов пересечения этих рек. Авторы доклада признавали, что в большинстве случаев неизвестны «ни горизонты вод, ни условия ледоходов осеннего и весеннего, не говоря уже о сведениях относительно полного режима рек» [\[17, с. 2\]](#). Но поскольку для сбора достоверных сведений срок наблюдения должен быть довольно длительным, а строить железную дорогу нужно было как можно скорее, члены подкомиссии предложили, во избежание крупных технических ошибок (что

сопровождалось напрасно потраченными деньгами) строить пока временные сооружения, например, на больших реках на первых порах вместо мостов строить паромы. В данном случае участники Комиссии призывали к использованию американского опыта, где временные сооружения при пересечении рек были нередким явлением, и только по прошествии времени они заменялись постоянными. Применительно к строительству Транссиба возведение таких временных паромных переправ считалось возможным при пересечении Иртыша, Оби, Енисея и других крупных рек.

Если на начальном этапе обсуждения маршрута Сибирской железной дороги мнение большинства склонялось в пользу строительства ее с перерывами (что означало создание водно-рельсового пути), то после неоднократных обсуждений в Комиссии и подкомиссиях РТО и правительственных кругах, по мере проведения новых исследовательских работ и получения более детальной информации, чаша весов склонилась в сторону строительства «непрерывной» железной дороги. Соответственно водные пути стали обсуждать как подвозные на этапе строительства и функционирования новой магистрали, предлагались варианты наиболее удобного стыкования речных и рельсовых маршрутов.

Обсуждение маршрутов будущей Транссибирской магистрали в российских научно-технических обществах в 1870-х - начале 1890-х гг. носило прикладной характер и было ориентировано на выработку практических рекомендаций в контексте поиска оптимальной схемы прокладки железнодорожной линии с учетом экономических, финансовых и технических возможностей, что должно было позволить завершить реализацию этого масштабного инфраструктурного проекта в максимально короткие сроки. В ходе дискуссий в РГО и РТО были предложены варианты направлений Сибирской железной дороги, места пересечения речных и других преград, оценены возможности использования сибирских рек для подвоза необходимых материалов в период строительства. Результаты этой работы оказали влияние на итоговый выбор маршрута Транссиба в 1890 – 1891 гг. Кроме того, были намечены основные направления дальнейших топографических, геологических, гидрологических и других исследований территории Сибири и Дальнего Востока, причем акцент делался на единую программу этих работ, в которую предлагалось включить различные государственные ведомства для повышения результативности экспедиций.

Библиография

1. Жданов Л. Великий Сибирский путь. СПб.: Типография И.В. Леонтьева, 1905. – 32 с.
2. Создание Великого Сибирского пути: справочное издание / Под общ. ред. Ю.Л. Ильина. Т.1. СПб.: Евросиб, 2005. – 293 с.
3. Хобта А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX-начало XX вв.). Иркутск: ООО НПФ "Земля Иркутская", 2009. – 384 с.
4. Крейнис З.Л. Великий Транссиб. Трудные годы строительства (1891-1916). М.: Автограф, 2016. – 255 с.
5. Ламин В.А. Экономико-географические условия выбора генерального направления трассы Сибирской железной дороги // Социально-экономические отношения и классовая борьба в Сибири дооктябрьского периода. Новосибирск, 1987. С.51-60.
6. Тимошенко А.И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири (1891-1916 гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2000. № 2. С.71-74.
7. Лоскутов С.А. Великая магистраль на Восток: начало Транссиба // Вестник

- Челябинского университета. Серия 10. Востоковедение. Евразийство. Геополитика. 2003. № 1(2). С.158-169.
8. Скородумов И.В. Проблемы выбора пути Транссибирской магистрали // Природа. Техника. Общество. Культура. Курган, 2007. Вып.9. С.15-16.
 9. Тимошенко А.И. Дискуссия о строительстве транссибирской магистрали в 1840-1980-е гг. // Транссиб-99: Материалы региональной научно-практической конференции (Новосибирск, 24-25 июня 1999 г.). Новосибирск, 1999. С.548-551.
 10. Баталова Т.И. Исторический опыт разработки и реализации проектов железнодорожного строительства в Азиатской России в конце XIX-начале XX вв. // Россия, Сибирь и Центральная Азия: взаимодействие народов и культур: Материалы V международной научно-практической конференции (Барнаул, 24 ноября 2005 г.). Барнаул, 2005. Вып.5. С.287-293.
 11. Митина М.Э. Императорское Русское географическое общество и вопросы железнодорожного строительства в 60-е-начале 80-х годов XIX в. // Известия Всесоюзного географического общества. Т.123. Вып.4. Л., 1991. С.360-364.
 12. Стенографический отчет заседаний Отделения статистики Императорского Русского географического общества по вопросу о направлении Урало-Сибирской железной дороги. СПб., 1870. – 89 с.
 13. Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о Сибирской железной дороге и вопросе о дальнейших изысканиях и исследованиях в Сибири. СПб., 1891. – 13 с.
 14. Доклад Бюро Комиссии о водяных путях Сибири // Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1890. № 29. С. 1 – 3.
 15. Стенографический отчет по докладу С.М. Житкова и беседе 31 Мая 1889 года о водных путях Сибири // Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889. № 19. С. 1 – 17.
 16. Доклад Бюро Комиссии об изысканиях и рекогносцировках // Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1890. № 32. С. 1 – 14.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Ранний период истории Транссибирской магистрали, связанный с этапом многолетних обсуждений маршрута, источников финансирования, организации работ и непосредственно с сооружением этой железной дороги, по-прежнему привлекает внимание исследователей и широкой читательской аудитории. Несмотря на регулярно появляющиеся новые публикации по истории крупнейшего российского инфраструктурного проекта конца XIX в., остается немало сюжетов, освещенных лишь фрагментарно.

К числу таких сюжетов относится и рассмотрение подготовительного периода создания Сибирской железной дороги, когда в ходе активных дискуссий рождались проекты будущей магистрали. В силу этого тема статьи является актуальной. Автор ставит своей задачей рассмотреть и проанализировать ход и результаты обсуждений маршрута будущего Транссиба в среде представителей научного сообщества, специалистов-

практиков, занимавшихся непосредственно изучением Сибири, участников экспедиций. В центре внимания автора статьи находится работа двух Императорских научных обществ – Русского географического общества и Русского технического общества.

Научная новизна работы заключается в том, что автор рассматривает процесс формирования маршрута Сибирской железной дороги в контексте возможностей использования водных путей в процессе строительства, а также дискуссий о выборе мест пересечения рек, что требовало возведения мостов или переправ.

Структура работы характеризуется логичностью и последовательностью. В ней очевидно присутствует вводная часть с постановкой проблемы, сформулированными задачами и краткой характеристикой историографической ситуации по рассматриваемой теме. В основной части статьи последовательно рассматривается ход дискуссий 1870-х – начала 1890-х гг. в двух упомянутых научных обществах по проблемам возможного маршрута Транссибирской магистрали с учетом экономических, финансовых и технических аспектов. Начало этим обсуждениям было положено усилиями членов РГО еще в начале 1870 г., т. е. задолго до начала непосредственного строительства Транссиба. Но уже тогда предлагались возможные варианты мест пересечения крупных рек с характеристикой преимуществ и недостатков каждого из них. В РТО, где на рубеже 1880-х – 1890-х гг. для обсуждения связанных с постройкой Транссиба проблем была сформирована специальная Комиссия, основной акцент в ходе дискуссий ставился на возможных вариантах использования речных маршрутов в ходе строительства и эксплуатации дороги. В заключительной части статьи делается вывод о том, что дискуссии в РГО и РТО вокруг возможных направлений будущей Транссибирской магистрали имели практическое значение, поскольку, во-первых, сформулированные по их результату предложения были учтены при итоговом выборе маршрута этой железной дороги, а, во-вторых, в ходе этих обсуждений была предложена программа дальнейших исследований территории Сибири и Дальнего Востока.

В библиографическом списке присутствуют как обобщающие работы по истории Транссиба, так и статьи, посвященные именно раннему периоду обсуждений будущего строительства. Основной текст статьи и выводы опираются на источники, которые представлены стенографическими отчетами и другими материалами заседаний РГО и РТО.

Статья написана в научном стиле, при этом доступном для понимания не только специалистам, но и широкой читательской аудитории, интересующейся историей дореволюционной России. Статья рекомендуется к публикации в журнале «Исторический журнал: научные исследования».