

Транссиб: дорога, которая перекроила Сибирь. Часть 1

В середине XIX века идея проложить железную дорогу через Сибирь казалась одержимостью отдельных энтузиастов. Слишком дорого, слишком далеко, слишком много рек, гор и тайги. Но спустя несколько десятилетий Российская империя решилась на строительство одной из величайших железнодорожных магистралей мира.

Как рождался этот грандиозный замысел? Почему одни города оказались на главном пути, а другие остались в стороне? Кто заплатил за строительство и какую цену Сибирь отдала за дорогу, изменившую её судьбу? На эти вопросы попробует ответить Бабр в серии публикаций об истории Транссибирской магистрали — от первых проектов до превращения железной дороги в одну из главных транспортных артерий страны.

От первых проектов до императорского решения

Сегодня трудно представить, что поездка из Москвы в Иркутск когда-то измерялась не сутками, а неделями и месяцами. Грузы шли по рекам, перевозились на лошадях, зависели от сезона, погоды и состояния дорог. Весенняя распутица могла надолго остановить движение, а зимой привычный путь превращался в испытание для людей и животных.

Сибирь располагала огромными природными богатствами, но доставить их к рынкам европейской России было непросто. И дело заключалось не только в цене перевозок. В случае военного конфликта переброска войск и снабжения на дальневосточные рубежи становилась отдельной стратегической проблемой.



Вопрос о железной дороге через Сибирь возник задолго до того, как на восток отправились первые строительные партии. Исследователи обнаруживают обсуждение подобных проектов ещё в 1830-х годах. Однако сама идея железной дороги не означала, что государство было готово немедленно вложить в неё огромные средства. В XIX веке железнодорожное строительство требовало не только рельсов и паровозов. Нужны были мосты, станции, мастерские, рабочие, инженеры и целая система снабжения. А главное – уверенность, что колоссальные расходы оправдаются.

Одним из ранних сторонников развития железнодорожного сообщения в восточных окраинах империи стал генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Николаевич Муравьев-Амурский. В 1857 году он поставил вопрос о необходимости строительства железной дороги и поручил провести изыскания. Речь шла ещё не о готовом проекте Транссиба в его будущем виде, а о поиске путей развития транспортной инфраструктуры востока страны. Железная дорога рассматривалась не как техническая диковинка, а как средство укрепления государства и освоения огромной территории.

Муравьев-Амурский понимал значение дальневосточного направления. Для России, чьи владения простирались от европейских губерний до берегов Тихого океана, скорость сообщения становилась вопросом не только хозяйственным, но и политическим. Однако между первыми предложениями и началом строительства пролегли десятилетия. В столице не существовало единого мнения о том, какой должна быть железнодорожная политика империи. Одни выступали за расширение сети железных дорог, другие сомневались в экономической целесообразности новых магистралей и предпочитали развивать уже существующие транспортные пути – реки, каналы и дороги.

Николай Муравьев-Амурский

Для Сибири выбор маршрута был особенно болезненным. Провести дорогу через крупные города означало обслуживать существующие торговые и административные центры. Проложить её по менее освоенным территориям могло быть дешевле или технически удобнее, но тогда возникал вопрос: кто и когда воспользуется новой линией? Иными словами, будущий Транссиб долго существовал сразу в нескольких вариантах – как хозяйственная необходимость, стратегическая идея и предмет политических споров.

От идеи к строительству

В 1886 году император Александр III ознакомился с отчётом иркутского генерал-губернатора графа Игнатьева. В документе вновь поднимались проблемы развития Сибири. И, наконец-то, на полях отчёта



появилась резолюция императора, ставшая впоследствии знаменитой:

«Уже сколько отчётов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора».

Эти слова важны не только как выразительная характеристика отношения Александра III к сибирским проблемам. Они отражали изменение государственной логики: огромная территория не могла бесконечно оставаться богатой на карте и труднодоступной в действительности.



Александр III

Император распорядился подготовить предложения по строительству железной дороги. В 1887 году начались изыскания предполагаемых трасс будущих Средне-Сибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог. Инженерам предстояло не просто провести линию между двумя точками, но и определить, где строительство будет технически осуществимым и экономически оправданным. Именно на этом этапе мечта стала превращаться в инженерную задачу. Но впереди оставался ещё один непростой вопрос: кто будет платить за строительство и кто получит право определять его направление?

Предложения об участии иностранных предпринимателей рассматривались, однако опасения по поводу иностранного влияния на стратегическую транспортную систему оказались существенным фактором. В итоге российское правительство сделало ставку на государственное финансирование и организацию строительства собственными силами. Решение было принципиальным. Железная дорога через всю Сибирь становилась не просто коммерческим предприятием, которое должно приносить прибыль владельцам. Она рассматривалась как инфраструктура государственного масштаба, связывающая внутренние районы страны с восточными территориями.



Закладка Великой
Сибирской дороги, 1891
год

В 1891 году подготовка перешла в решающую стадию. 29 марта по новому стилю Александр III подписал указ о строительстве Великого Сибирского пути. Начать работы решили одновременно с двух направлений – от Челябинска на восток и от Владивостока на запад. 19 мая по старому стилю (31 мая по новому) во Владивостоке состоялась торжественная закладка Уссурийского участка. В церемонии участвовал наследник престола Николай Александрович, будущий император Николай II.

Официальная церемония стала символическим началом строительства. Но настоящая история магистрали только начиналась. Предстояло определить окончательный маршрут, преодолеть сопротивление природы, построить мосты через великие сибирские реки, решить проблему Байкала и обеспечить снабжение тысяч рабочих. И всё это — на расстояниях, которые сами по себе превращали строительство в испытание.

Императорский указ определил судьбу проекта, но ещё не ответил на вопрос, который особенно интересовал жителей Сибири: где именно пройдёт железная дорога? Почему будущий Новосибирск получил шанс превратиться в крупный город, Красноярск оказался на главной магистрали, Иркутск стал важнейшим центром Восточной Сибири, а Томск остался в стороне от основного пути? Ответ — во второй части нашего расследования.

Продолжение следует...

Фото: ТАСС, Наука.пф, lenta.ru, ar2012.rzd.ru

Автор: Николай Солянко © Babr24.com ЭКОНОМИКА, ИСТОРИЯ, ТРАНСПОРТ, РОССИЯ 8 19.10.2026, 21:21

URL: <https://babr24.com/?IDE=298494> Bytes: 7724 / 6993 [Версия для печати](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Николай
Солянко.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)