



Информация для цитирования:

Бурнашева Н. И. Проекты начала XX века по строительству транспортных магистралей к богатствам недр Якутии / Н. И. Бурнашева, И. И. Ковлеков // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 2. — С. 405—422. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-405-422.

Burnasheva, N. I., Kovlekov, I. I. (2025). Early 20th Century Projects for Construction of Transportation Corridors to Rich Mineral Resources of Yakutia. *Nauchnyi dialog*, 14 (2): 405-422. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-405-422. (In Russ.).



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Проекты начала XX века по строительству транспортных магистралей к богатствам недр Якутии

Бурнашева Наталья Ивановна¹

orcid.org/0000-0002-7045-8717

доктор исторических наук, главный научный сотрудник отдела истории,

корреспондирующий автор

n_burnasheva@mail.ru

Ковлеков Иван Иванович²

orcid.org/0000-0002-5121-8240

доктор технических наук, профессор кафедры горного дела

Kovlekov@mail.ru

¹ Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера
Сибирского отделения
Российской академии наук
(Якутск, Россия)

² Северо-Восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова
(Якутск, Россия)

Early 20th Century Projects for Construction of Transportation Corridors to Rich Mineral Resources of Yakutia

Natalia I. Burnasheva¹

orcid.org/0000-0002-7045-8717

Doctor of History, chief research scientist,
Department of History,

corresponding author

n_burnasheva@mail.ru

Ivan I. Kovlekov²

orcid.org/0000-0002-5121-8240

Doctor of Technicaly,
Professor of the Department of Mining

Kovlekov@mail.ru

¹ The Institute for Humanities Research and Indigenous Studies of the North of the Siberian branch of the Russian Academy of Sciences
(Yakutsk, Russia)

² M. K. Ammosov North-Eastern Federal University
(Yakutsk, Russia)

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Проведен анализ проектов начала XX века по строительству железной дороги и путей выхода Якутии к Сибирской железнодорожной магистрали. Историческими источниками для исследования послужили документы Российского государственного архива экономики и статьи, опубликованные в периодической печати в 1912 и 1925 году. На основе изучения источников установлено, что первым проектом железнодорожного сообщения, планировавшим в большей своей части пройти по территории Якутии, выступил проект французского подданного Лойк де Лобеля по строительству дороги Транс-Аляска-Сибирь, представленный правительству России в 1902—1907 годах. Подчеркивается, что в результате ряда правительственных обсуждений проект Лойк де Лобеля был отклонен по причинам нежелательности освоения природных и недровых богатств российской окраины за счет иностранных капиталов. Сделан вывод о том, что для Якутской области проект Лойк де Лобеля послужил поводом для начала разработки проектов развития дорожного сообщения, соединяющего край с Сибирской железнодорожной магистралью. В целом обнаружение и обсуждение проектов строительства путей сообщения в начале XX века имело положительное значение для экономического развития окраин России.

Ключевые слова:

проект Лойк де Лобеля; магистраль Транс-Аляска-Сибирь; Берингов пролив; Сибирская железнодорожная магистраль; Якутия; Ленская железная дорога; золотодобыча.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This article presents an analysis of early 20th-century projects aimed at constructing a railway and establishing transportation routes connecting Yakutia to the Siberian railway network. The historical sources for this research include documents from the Russian State Archive of Economics and articles published in periodicals in 1912 and 1925. The study reveals that the first railway project predominantly planned to traverse Yakutia was proposed by French national Loïc de Lobel, who envisioned the Trans-Alaska-Siberia route between 1902 and 1907. It is emphasized that, following a series of government discussions, de Lobel's proposal was ultimately rejected due to concerns about the undesirable exploitation of the region's natural and mineral resources by foreign capital. The findings indicate that de Lobel's project served as a catalyst for initiating the development of transportation projects intended to connect Yakutia with the Siberian railway. Overall, the public announcement and discussion of transportation construction projects in the early 20th century played a positive role in the economic development of Russia's peripheral regions.

Key words:

Loïc de Lobel project; Trans-Alaska-Siberia corridor; Bering Strait; Siberian railway; Yakutia; Lena Railway; gold mining.

УДК 94:339.166.2(470)“192”

DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-405-422

Научная специальность ВАК

5.6.1. Отечественная история

Проекты начала XX века по строительству транспортных магистралей к богатствам недр Якутии

© Бурнашева Н. И., Ковлеков И. И., 2025

1. Введение = Introduction

На каждом этапе исторического развития вопросы освоения территорий ставятся и рассматриваются с новых ракурсов и точек зрения на экономические возможности государства и уровень его научно-технического потенциала. Поэтому современный взгляд на историческое прошлое страны, попытка объяснить многие события и явления с высоты пройденных десятилетий могут оказаться полезными в понимании современных проблем общества. Вопросы освоения природных богатств восточных территорий России и сегодня остаются важными для социально-экономического развития страны, актуальны для научного изучения и выстраивания новых стратегий хозяйственного роста. Разнообразные планы и проекты освоения природных ресурсов России, предлагаемые царскому правительству в XIX — начале XX веков, являлись важной частью процесса выработки политики государства по отношению к восточным территориям страны [Тимошенко, 2008]. Во главу угла данной политики ставилось строительство путей сообщения, в первую очередь железнодорожных, что исходило из аксиоматического заключения о том, что «география транспортного освоения какого-либо региона почти всегда совпадает с географией его хозяйственного развития, а дороги, проложенные в новые места, способствуют их обживанию и росту экономики» [Ламин и др., 2012, с. 37; Тимошенко, 2000]. В связи с этим немалый интерес для России представляли и проекты иностранных держав, предлагавшие в начале XX века помощь и поддержку в виде инвестиций и концессий в строительство дорог. Вместе с тем, согласно мнению исследователей, чаще всего суть таких проектов имела захватнический характер. Истинные корни экспансионистской политики США в отношении восточных территорий России в 50—70-е годы XIX века были подробно раскрыты еще в разгар «холодной войны» советским историком А. Л. Нарочницким [Нарочницкий, 1953]. В постсоветский период главное содержание международных отношений на Дальнем Востоке второй половины XIX века виделось в борьбе за колонии. Для США основным средством экспансии на

Дальний Запад и Азиатский Восток в данный период стало строительство железных дорог. Так, В. Ф. Борзуновым, автором книги «Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав» (2001), предложенный в начале XX века западными странами России проект Лойк де Лобеля рассматривается как попытка во что бы то ни стало получить концессию на строительство дороги Транс-Аляска-Сибирь для захвата русских дальневосточных богатств и подготовки к отторжению от России Северо-Восточной Сибири [Борзунов, 2001, с. 6—7, 41].

Современными исследователями значительное число научных исследований посвящено оценке политики западных стран в отношении проектов строительства сибирских дорог и их роли в экономическом развитии России начала XX века. Основное внимание в них уделено истории разработки и внедрения иностранных проектов железнодорожного строительства на Дальнем Востоке [Вивдыч, 2011; Рэйнбоу, 2011]. Ряд исследований посвящен развернувшемуся в начале XX века в России процессу обсуждения проектов, а также изучению отношения различных слоев общества к иностранным проектам [Орлов, 2019; Владимирски и др., 2020]. Исследователями рассматриваются также и вопросы транспортного освоения северо-восточных окраин России, например, в статье В. А. Ламина и А. И. Тимошенко впервые приводятся сведения о планах российского правительства, обсуждаемых в 1915—1917 годах, которые касались перенесения центра тяжести в железнодорожном строительстве на север и восток, в частности в Сибирь [Ламин и др., 2012, с. 39—40]. На сегодняшний день имеется ряд работ, освещающих историю инициатив по вопросу строительства путей сообщения в северо-восточной окраине России — Якутской области, поиска решений наиболее острых проблем соединения края с Сибирской железнодорожной магистралью, а также возведения Ленской железной дороги [Попов, 1998; Дамешек и др., 2021]. Предлагаемая вниманию читателей статья имеет целью рассмотрение проектов строительства железной дороги, проходящей по территории Якутии, а также проектов начала XX века, касающихся путей присоединения области к железнодорожному сообщению Сибири. В статье впервые предпринята попытка исследования вопросов соединения Якутской области с Транссибирской магистралью с привлечением документов РГАЭ (фонд 4372), а также материалов периодической печати Якутской области.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Основным историческим источником для исследования проблемы строительства железнодорожной магистрали Транс-Аляска-Сибирь, предложенного французским подданным Лойк де Лобелем, явился документ из

фонда 4372 Российского государственного архива экономики [РГАЭ]. Он представляет собой «Записку по проекту Лойк де Лобеля о сооружении железнодорожной линии Аляска-Сибирь» подписанный Министром торговли и промышленности В. Тимирязевым 15 ноября 1905 года. В документе представлен подробный обзор целей и требований, вошедших в проект, а также изложено мнение Особого совещания по данному проекту. Сведения, приведенные в документе, позволили рассмотреть трассировку железнодорожного строительства с точки зрения учета особенностей экономики, уровня развития хозяйства Якутской области, сложных климатических условий и технических возможностей того времени. На основе этого авторы ставили себе задачу оценки возможности практической реализации предложенного проекта.

Для исследования темы, помимо документов архива, были привлечены материалы периодической печати Якутской области и Якутской АССР, касающиеся характеристики состояния путей сообщения в крае в начале XX века. В них в достаточной мере отразилось отношение к проекту Лойк де Лобеля со стороны действующего Гражданского губернатора, областной администрации, городских властей и местных общественных сил, проявилась искренняя заинтересованность якутян в строительстве дорог. На страницах периодической печати Якутской области получили освещение проводившиеся мероприятия по обсуждению проекта, результатом которых стало принятие конкретных решений по организационным вопросам строительства дорожного сообщения, соединяющего область с основными транспортными магистралями Сибири и Дальнего Востока. При изучении и анализе документальных источников были использованы общенаучные методы исследования (системный, структурно-функциональный, сравнительный и др.), применялись методы, используемые в социальных науках, в том числе учитывались принципы историзма, объективности, хронологической последовательности, метод статистического анализа.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Строительство Великого Сибирского железнодорожного пути: основные цели и задачи

Решение о строительстве Великого Сибирского железнодорожного пути, первоначально принятое с целью достижения стратегических и геополитических задач, в ходе более детального обсуждения условий его реализации, сменилось замыслами, основанными на экономических и торговых соображениях. В 1890 году на одном из заседаний Особого совещания, обсуждавшем вопросы сооружения Сибирского железнодорожного пути, целесообразность его строительства рассматривалась уже не просто с точки зрения превращения Сибири в рынок сбыта готовой продукции из Европей-

ской России, а с позиций предоставления Сибири уникальной возможности пойти по пути «правильного экономического развития», посредством которого в перспективе Россия могла бы «черпать новые источники для своего развития и богатства» [Сибирь ..., 1896, с. 259]. Строительство железной дороги открывало для Сибири уникальную возможность расти и развиваться в тесном экономическом общении с Европейской Россией, получить толчок к хозяйственному развитию, появлению новых отраслей производственной деятельности, земледелия, сельского хозяйства и связанных с ними промыслов. В конечном счете такое развитие могло способствовать созданию для населения условий жизни, близких к уровню центральных губерний.

Реализация проекта по созданию доступных путей сообщения между наиболее важными в административно-промышленном отношении центрами Сибири, а также Сибирью и Европейской Россией могла создать условия, благоприятствующие удовлетворению местных нужд в железе и угле, увеличению добычи золота, обретению «необходимой устойчивости» золотому промыслу. Более значительного промышленного развития золотодобычи в Сибири в конце XIX века пока не предусматривалось по причинам существовавших на тот момент высоких цен на рабочие руки, приборы, машины и дороговизны кредита. Добыча золота, пока не представлявшая для государства «достаточной выгоды», продолжала вестись только в местах, где встречались породы с очень богатым содержанием золота, а строительство железной дороги могло лишь создать условия для разработки и небогатых месторождений [Сибирь ..., 1896, с. 280]. Вместе с тем строительство Великой Сибирской железной дороги дало современникам повод для осознания заманчивых перспектив будущего промышленного освоения Сибири, для того, чтобы вызвать чувства, выраженные в следующих словах: «... как велики богатства недр этого края и какую сравнительно ничтожною ее частью пользуемся до сих пор» [Там же, с. 279].

Великий Сибирский железнодорожный путь оказал существенное влияние на развитие всего Сибирского региона, независимо от того, насколько близко подходила дорога к тому или иному населенному пункту ее необъятной территории. Примером этому может служить Якутская область, для которой железная дорога открывала надежды на новые возможности и перспективы развития [Попов, 1998]. В географическом отношении в Сибири конца XIX века выделяли коренную Сибирь (Западную и Восточную), а также окраины: Якутскую, Амурско-Приморскую и Киргизско-Степную. Наиболее окраинной ее частью являлась Якутия, к моменту начала строительства железной дороги (1891) уже известная своими природными богатствами, но остававшаяся недоступной и естественным образом изолированной от цивилизации. В период строительства Сибирского пути Якут-

ская окраина представлялась для России в следующей характеристике: «При полной невозможности её заселения оседлою, земледельческою колонизацией, находящую для себя особенно благоприятные условия в культурно-земледельческой полосе коренной Сибири и в Алтайском подгории, Якутская область может, наподобие Британской Америки (кроме Канады), служить только для организованной эксплуатации естественных богатств страны, несомненно в ней существующих, но распределенных, как было сказано, самым тонким и местами совершенно прерывающимся слоем по необъятному пространству самой холодной из земель Старого Света» [Там же, с. 53]. Во второй половине XIX века в южной части Якутии частными компаниями довольно активно осуществлялась добыча золота, которая в конце века из соображений административного характера была передана в управление Иркутской губернии [Бурнашева и др., 2023, с. 68—74]. Тем не менее вследствие отдаленности и сложных климатических условий Якутская область не входила в пределы непосредственного влияния Сибирской железной дороги на ее хозяйственную жизнь. На этом фоне абсолютно фантастическим представлялся проект строительства железнодорожного пути Транс-Аляска-Сибирь, пересекавшего наиболее заселенную центральную часть Якутии, предложенный в начале XX века французским предпринимателем Лойк де Лобелем. Основные положения были представлены в проекте, опубликованном в Париже в 1902 году (рис. 1).

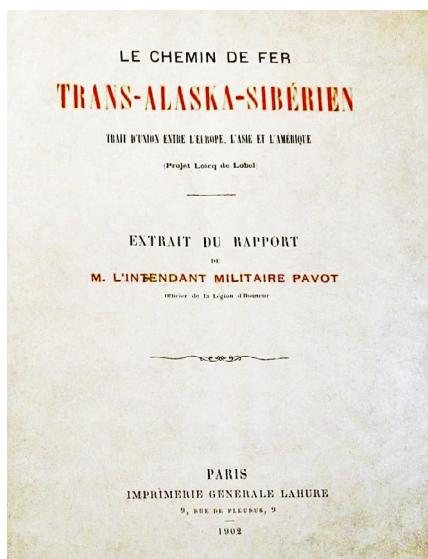


Рис. 1. Обложка Проекта Лойк де Лобеля «Железная дорога Транс-Аляска-Сибирь»

Суть проекта французского подданного Лойк де Лобеля заключалась в соединении непрерывным рельсовым путем Сибирской и американских железных дорог посредством тоннеля под Беринговым проливом.

3.2. Проект Лойк де Лобеля по строительству пути Транс-Аляска-Сибирь

Реализация плана строительства свободного транспортного сообщения, соединяющего целые континенты наземной магистралью, безусловно, могла иметь прогрессивное значение, особенно для стран северной Америки и Евразии. Однако по мере обсуждения проекта как у американской стороны, так и у России складывались практически противоположные взгляды на последствия его практической реализации, широко обсуждавшиеся в американской периодической печати (рис. 2) [Frederic W. Bishop, 1906, р. 1—2]. За декларативной пропагандистской прамбулой проекта американской стороны — сделать мир вокруг доступнее для человечества — скрывались вполне земные коммерческие интересы деловых кругов крупного делового бизнеса и капитала западных стран. На перед-



Рис. 2. Передовица газеты Сан-Франциско 1906 года с надписью:
«Из Сан-Франциско до Санкт-Петербурга на поезде.
Если туннель под Беринговым проливом будет проложен,
Восток встретит его с улыбкой или мечом?»

нем плане их интереса к проекту лежала отнюдь не дальняя перспектива открытия прямого пути от Нью-Йорка до Парижа по железной дороге через пустынные территории. Американская промышленность и банковский капитал, пережившие золотую лихорадку на Аляске и в Канаде, познавшие бум строительства сети железных дорог на западе и небывалый подъем предпринимательской активности, накопили к этому времени богатый опыт освоения территорий и были вполне готовы применить его при разработке минеральных сокровищ Северо-Востока России.

Финансовые магнаты США были вполне осведомлены о том, что безлюдные просторы Сибири по своему географическому ландшафту и геологическому строению имеют большое сходство с Аляской и севером Канады, а значит, могут таить в себе богатый золотом настоящий русский «Клондайк». Еще задолго до рождения проекта Лойк де Лобеля Запад получал информацию об этом от своих торговых агентов по пушнине, от китобоев и рыболовов американского западного побережья, уже с конца XVIII века довольно свободно перемещавшихся не только по Охотскому морю, но и по северным морям, по берегам Камчатки и Курильских островов [Нарочницкий, 1953, с. 130—176].

Первый вариант проекта, в котором от имени синдикатов Франции и Америки запрашивалось разрешение на получение концессии, был предложен Лойк де Лобелем правительству Российской империи в 1902 году. Согласно проекту, железная дорога должна была пройти по маршруту: Иркутск, Якутск, р. Колыма (Верхний Колымск), мыс Дежнев, тоннель в 30 км (28 верстах) под Беринговым проливом до острова Диомеда (Ратманов), второй тоннель под американскими водами до соединения с мысом Принца Валийского (рис. 3).

Протяженность дороги составляла около 5 тыс. верст, ее стоимость оценивалась авторами примерно в 1250 млн франков, или около 470 млн руб. (в среднем 96 тыс. руб. за версту). Срок запрашиваемой концессии был определен в 80—90 лет, период строительства дороги составлял 10 лет. В случае принятия условий проекта, в соответствии с Договором с Компанией по строительству, Русское правительство обязывалось предоставить иностранной строительной компании безвозмездно полосу отчуждения под двумя путями железной дороги, а также выделить землю, необходимую под строительство станций и иных строений, устройство телеграфа — размером до 8 миль (12.872 м) с каждой стороны дороги. Причем в отношении отведенных земель концессионерам должны были предоставляться все права, принадлежащие на них государству, а также копии всех планов, описания, статистические материалы, относящиеся к данной территории. Согласно пояснениям к условиям Договора, права

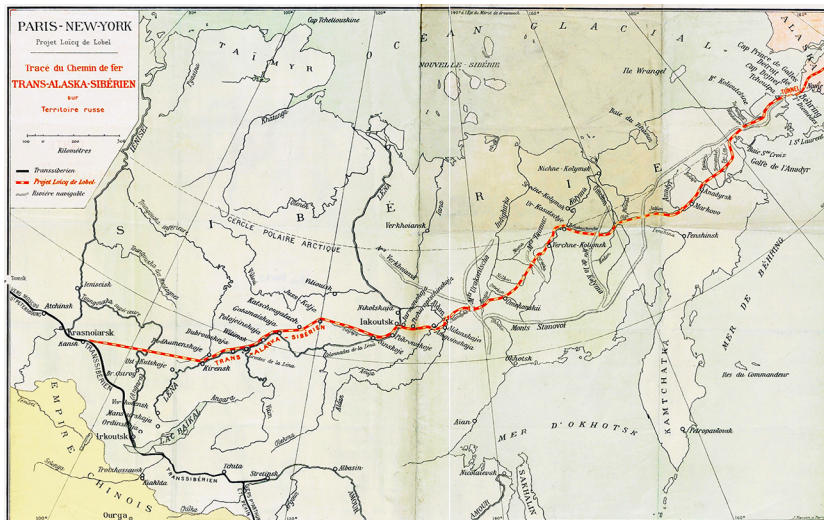


Рис. 3. Маршрут Транссибирской магистрали Сибирь-Аляска на карте 1880—1889 годов.
Проект Лойк де Лобеля (Tracé du Chemin de fer Trans-Alaska-Siberien sur territoire russe.
Paris: J. Hansen, 1880—1889)

на земли, выделенные под строительство, касались не только поверхности испрашиваемых земель, но их недр, с условием уплаты казне общих, установленных за разработку минеральных богатств, сборов [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 1—2].

Сверх земель, которые отводились Компании по строительству дороги Транс Аляска-Сибирь безвозмездно, в соответствии с Договором, Россия обязывалась предоставить Компании права на:

- 1) приобретение и других земель с целью их обработки, разведения плантаций, постройки строений и т. п.;
- 2) устройство — с разрешения Правительства — вспомогательных путей, каналов, портов, плотин, набережных, доков, амбаров, элеваторов, трамваев от станций железной дороги и проч.;
- 3) устройство транспортных предприятий на судоходных реках и на море или вхождение в соглашения с существующими предприятиями сего рода;
- 4) эксплуатацию рудников, заводов, лесов, каменоломен и т. п.;
- 5) добычу и эксплуатацию электрической энергии и всякой иной силы (паровой, гидравлической, сжатого воздуха, силы морского прилива и проч.) для целей освещения, отопления или в качестве двигательной силы;
- 6) устранение и поддержание всевозможных способов сообщения и сношения между материками в связи с тоннелем под Беринговым проливом.

Помимо этого, перевозка предметов, потребных для сооружения железной дороги, должна была осуществляться по русской сети по собственной цене таких перевозок. Первоначальный вариант предложений предпринимателей содержал также ходатайство о том, что в местах, где Компания признает это нужным, Правительство обязано было формировать конвой и военную стражу для охраны персонала, материалов, съестных припасов, а также для защиты пути и искусственных сооружений [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 2].

3.3. Решение правительственного Особого совещания по проекту Лойк де Лобеля

Для обсуждения и принятия окончательного решения по проекту Лойк де Лобеля 14 февраля 1905 года при Министерстве финансов России под председательством директора Департамента железнодорожных дел было образовано Особое совещание в составе министров путей сообщения, земледелия, государственных имуществ, Государственного контролера, главноуправляющего торговым мореплаванием и портами, а также бывшего наместника его императорского величества на Дальнем Востоке. Ознакомившись с условиями Договора с Компанией по строительству дороги Транс-Аляска-Сибирь, Особое совещание на заседании от 3 мая 1905 года выделило в них положительные и отрицательные стороны.

Положительные стороны проекта Лойк де Лобеля Особое совещание усмотрело в предложении строительства проектируемой дороги за свой счет с выпуском специальных облигаций (рис. 4), а также в реальном со-



Рис. 4. Облигация «Trans-Alaska-Siberian Railway Company» Штата Нью-Джерси от 27 октября 1906 года, выданная на имя барона Лойк де Лобеля с его подписью в качестве председателя Правления

единении железной дороги «с самой отдаленной окраиной государства, которое вряд ли может быть осуществлено в сколько-нибудь близком будущем за счет казны» [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 3].

К числу недостатков проекта совещание отнесло вопросы, связанные с правом владения землей и недрами. Прежде всего, у участников совещания вызвал сомнение отвод в распоряжение Компании по строительству железной дороги Транс-Аляска-Сибирь 24-х верстной полосы земли, которая на всем протяжении дороги должна была составлять примерно 138 тыс. кв. км, то есть занять пространство, вдвое большее территории, которую занимали Бельгия и Голландия вместе взятые. С другой стороны, даже приблизительный расчет не смог доказать окупаемость затрат и какую-либо значительную доходность от перевозки грузов по данной дороге. В связи с этим Особое совещание пришло к однозначному выводу о том, что, по всей видимости, «весь расчет предпринимателей построен на том, чтобы покрыть убытки по дороге на разработке естественных богатств (золотых, лесных, пушных, рыбных и др. промыслов) на упомянутой выше полосе. Независимо от сего, они предъявляют в отношении этой полосы такие требования (о переносе на них прав, принадлежащих государству), которые по самому существу своему не приемлемы; но если бы даже предприниматели отказались от предположения получить на просимые земли какие-либо особые автономные права, то и в таком случае отвод столь значительной полосы в распоряжение чужеземной Компании не может быть признан желательным ни по экономическим, ни по политическим соображениям» [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 5].

По итогам обсуждения проекта Лойк де Лобеля Особое совещание признало абсолютно нежелательным разработку естественных богатств столь отдаленной окраины за счет иностранных капиталов и с распоряжением иностранцев. Решающим аргументом явилось предположение, что в случае принятия представленного проекта «русская казна и русские люди получат минимальную выгоду в сравнении с теми барышами, которые увезут с собою из России иностранцы, вкладывающие в это предприятие свои деньги» [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 5]. Особое совещание вынесло утверждение о том, что отвод иностранной Компании земельных пространств является для России совершенно нежелательным, по причине вероятности и очевидности того, что эти земли будут заселены «для промышленных целей, то есть иностранцами или в данном случае по преимуществу американцами, которые уже и без того проявляют склонность к проникновению в наши Дальневосточные владения, а при такой концессии на законном основании получают возможность осесть в этих местах, что при невозможности с нашей стороны противопоставить им в достаточном числе русских колонистов мо-

жет привести в конце концов к мирному завоеванию ими означенной окраины» [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 5]. Политический смысл ситуации прозвучал и во мнениях, высказанных специалистами. Так, по мнению горного инженера Иркутского горного управления К. Н. Тульчинского, который посчитал постройку дороги на таких условиях невозможной, «колонизация полосы отчуждения русским населением, за невозможностью по климатическим условиям заниматься земледелием, немыслима и дорога откроет только северо-восточную часть Империи нашествию предприимчивых американцев, которые в конце концов и отнимут у нас незаселенную еще всю прибрежную часть до Камчатки включительно, так как защищать ее мы не сможем» [Разные известия ..., 1906, с. 5].

В целом, при обсуждении проектов Лойк де Лобеля главное сомнение Особого совещания вызвали истинные причины проникновения иностранной Компании на территорию Сибири. Русская сторона сделала вполне логичное предположение, что, получив концессию на испрашиваемых условиях, Компания, скорее всего, переключит свое внимание на разработку естественных богатств края. Для предотвращения такого исхода даже предлагалось внести в договор концессии специальное условие о предоставлении Компании прав на промышленную разработку поверхности и недр отводимых земель только в случае предварительного сооружения Компанией всей или известной части железнодорожной линии [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 3]. По совокупности высказанных мнений Особое совещание своим решением от 3 мая 1905 года пришло к заключению о том, что проект сооружения железной дороги Аляска-Сибирь не заслуживает дальнейшего изучения, а участники совещания единогласно высказались за отклонение испрашиваемой Лойк де Добелем концессии [РГАЭ, ф. 4372, оп. 15, д. 992, л. 5].

3.4. Проекты устройства дорожного сообщения в Якутской области

Между тем проект, предложенный Лойк де Лобелем, дал России очередной серьезный повод для изучения и оценки перспектив освоения восточных территорий страны, вызвав оживленные дискуссии по вопросам доступности сибирских окраин и строительства путей сообщения, в том числе и железнодорожных. Проект Лойк де Лобеля вызвал особый интерес в Якутской области, что было связано с тем, что из всех ранее предложенных планов строительства железной дороги на востоке России он был первым вариантом, в котором был предусмотрен путь, в большей своей части пролегающий по территории края. Так, в варианте проекта, предложенном Лойк де Лобелем в ноябре 1905 года, маршрут строительства железной дороги Транс-Аляска-Сибирь, соединившись с Сибирской железной дорогой в Канске, проходил до Киренска, затем вдоль левого берега р. Лены должен был дойти до г. Якутска, по пути же следовало устроить станции Подка-

менское, Дубровская, Витимск, Половинская, Атаманская, Юс-Келья, Синское и Покровское. Далее от г. Якутска, пересекая мостом р. Лену, дорога направлялась в сторону Верхне-Колымска со станциями в следующих пунктах: Ярмонская, Чурапчинская, Амгинская, Алданская и Оймякон. Следуя от Верхне-Колымска, путь пересекал мостами Омолон и Анадырь и шел до оконечности Восточного мыса [Разные известия ..., 1906, с. 4—5].

Обсуждение в сибирских кругах проекта Лойк де Лобеля дало основания для появления множества разнообразных проектов устройства путей дорожного сообщения Якутской области, которые могли решить, наконец, проблему изолированности края от районов Сибири и центральной России. В начале XX века предлагались, например, пути на Усть-Куть через станцию Ключи, Тайшет, Нижнеудинск, Тулун, а также дороги Тыреть-Жигалово, на г. Иркутск через Усть-Илгу, Верхолениск-Бодайбо, Качуг, устье Верхней Ангары (северная оконечность Байкала) — Бодайбо, Чита — Бодайбо [Семенов, 1925, с. 86]. Одной из причин, сдерживающих и затягивающих по времени строительство дорог, даже называлось обилие предлагаемых вариантов путей, каждый из которых требовал времени для его изучения и обоснования.

Главным назначением путей выхода Якутии к Сибирской железнодорожной магистрали было обеспечение торговых перевозок, в связи с чем Якутское областное управление на строительство дорог активно привлекало частных инвесторов [Дамешек и др., 2021, с. 95]. Интерес сибирского купечества к строительству дорог в Якутской области возрастал и в связи с усиливающимся процессом вложения их средств в золотой промысел [Кушнарева, 2020, с. 49—57]. При этом вопрос о строительстве железной дороги, проходящей непосредственно по территории Якутии, местной администрацией даже не ставился в течение еще долгих десятилетий. В 1910—1912 годах якутским губернатором И. И. Крафтом запрашивались у Правительства казенные средства лишь на присоединение дорог Якутии к Транссибирской железнодорожной магистрали с целью удешевления передвижения казенных грузов и почты. Только в более поздних обоснованиях к прошениям о строительстве Ленской железной дороги стали подчеркиваться будущие перспективы Якутии, как крупного горнодобывающего региона [Дамешек и др., 2021, с. 95].

В 1912 году Якутской городской думой в Санкт-Петербург была направлена специальная депутация для доведения мнения думы по вопросу строительства Ленской железной дороги. Депутация настаивала на том, чтобы, дорога вышла в заведомо судоходное место р. Лены, не выше Усть-Кута и направлялась с запада, не делая острого угла, которого домогался Иркутск [Семенов, 1925, с. 86]. Одновременно альтернативное направле-

ние Ленской железной дороги было предложено Иркутским городским головой К. М. Жбановым, который совместно с председателем Иркутского биржевого комитета А. В. Витте направил Председателю Совета Министров свой вердикт со словами: «Если Ленская дорога минует Иркутск, последний разорится», — предложив проект дороги Иркутск — Жигалово [Семенов, 1912, № 1]. Результатом споров стало компромиссное решение о поддержке царским правительством устройства пути по маршруту Иркутск — Бодайбо как более выгодного, перспективного и удовлетворяющего государственные интересы. Этот путь мог создать непрерывную магистраль, которая прежде всего должна была поддержать золотопромышленность. Дорога могла также иметь большое значение и в жизни Ленского края, приблизив его к железной дороге и создав этим рынок для сбыта продуктов Восточной Сибири. По мнению правительства, дорога Иркутск — Бодайбо должна была стать также особо важной в стратегическом отношении, выступая продолжением пути к востоку до встречи с Амурской железной дорогой [Семенов, 1912, № 5].

4. Заключение = Conclusions

Рассмотрение проектов строительства железнодорожных путей на востоке России, во множестве вариантов предлагаемых царскому правительству в начале XX века, сыграло огромную роль в развитии ее территории. Российским правительством в этот период была осуществлена значительная работа по проведению изыскательских и научных исследований, организации экспертных советов по оценке состояния обширных земельных пространств с целью получения объективных решений, аккумулирующих в себе наиболее оптимальные и верные стратегические и экономические принципы и задачи. Постепенно строительство государством железнодорожных линий на востоке страны все больше стало связываться не с вопросами международной политики, а с проблемами освоения минеральных богатств Сибири. Для Якутской области, являющейся отдаленной окраиной, практически полностью изолированной от остальной части Сибири неприступными природными условиями, строительство дорог всегда служило жизненной необходимостью, открывавшей путь к цивилизации и развитию. В связи с этим проект Лойк де Лобеля по строительству железной дороги Транс-Аляска-Сибирь, планировавший практически прорезать с запада на восток территорию Якутии, несмотря на свою очевидную фантастичность и авантюристность, заставил людей взглянуть и на такой вариант маршрута, оценить его положительные и отрицательные стороны с точки зрения отдельного региона. Данный проект дал возможность Якутскому областному управлению, не уповав исключительно на помощь казны,

попытаться начать поиск выхода из острых вопросов устройства дорог, заняться выбором вариантов преодоления проблем бездорожья, инициировать меры по привлечению частных инвестиций в дорожное строительство. Такие мероприятия, вызвав обсуждения и дискуссии в местной печати, способствовали появлению частных и общественных инициатив, заметно активизировали работу местных органов управления. В целом, результатом масштабного обсуждения путей железнодорожного сообщения, соединяющего центральные губернии России с ее дальневосточными окраинами, стала возможность оценить и по-новому взглянуть на перспективы будущего огромной по территории державы не только с международной и политической точек зрения, но и все больше с позиций экономической целесообразности развития регионов.

<p>Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.</p> <p>Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.</p>	<p>Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.</p> <p>The authors declare no conflicts of interests.</p>
--	--

Источники и принятые сокращения

1. РГАЭ — *Российский государственный архив экономики*. Ф. 4372. (Государственный плановый комитет СССР (Госплан СССР) Совета министров СССР (1921—1955). Оп. 15. Д. 992, Л. 1—7.
2. *Разные известия, железная дорога «Аляска-Сибирь»*. Проект Лойк де Лобеля // Якутские областные ведомости : [газета]. — 1906. — № 20. — С. 4—5.
3. *Семенов А. А.* Заседание по вопросу о Ленской железной дороге / А. А. Семенов // Якутская окраина : [газета]. — 2 августа. — 1912. — № 5. — С. 1.
4. *Семенов А. А.* К вопросу о Ленской железной дороге / А. А. Семенов // Якутская окраина : [газета]. — 15 июля. — 1912. — № 1. — С. 2.
5. *Frederic W. B.* “San Francisco to St. Petersburg by Rail”! / W. B. Frederic // *The San Francisco Sunday Call* : [newspaper]. — 2 September. — 1906. — Vol. 100. — № 94. — Pp. 1—2.

Литература

1. *Борзунов В. Ф.* Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав / В. Ф. Борзунов. — Москва : [б. и.], 2001. — Ч. 2. — 159 с.
2. *Бурнашева Н. И.* Деятельность областной администрации Якутии в условиях становления золотодобычи второй половины XIX века / Н. И. Бурнашева, И. И. Ковлеков // *Северные архивы и экспедиции*. — 2023. — Т. 7. — № 4. — С. 68—74. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-2-381-394.
3. *Вивдыч М. А.* Иностранные проекты железнодорожной экспансии российского Дальнего Востока во второй половине XIX — начале XX вв. / М. А. Вивдыч // *Социум и власть*. — 2011. — № 4 (32). — С. 110—114.
4. *Владимирски И.* Два взгляда на строительство железных дорог в Восточной Сибири (по материалам работ сибирского золотопромышленника Якова Фризера) / И. Владимирски,

М. В. Кротова // Известия Иркутского государственного университета. Серия «История». — 2020. — Т. 32. — С. 91—100. — DOI: doi.org/10.26516/2222-9124.2020.32.91.

5. Дамешек Л. М. Якутский губернатор И. И. Крафт и его вклад в строительство Амуро-Якутской магистрали в начале XX в. / Л. М. Дамешек, М. Д. Кушнарера // Вестник Томского государственного университета. — 2021. — № 466. — С. 94—97.

6. Кушнарера М. Д. Освоение ресурсов золота фирмой «М. А. Коковин и И. А. Басов» в Северо-Восточной Сибири в начале XX в. по материалам купеческой переписки / М. Д. Кушнарера // Иркутский историко-экономический ежегодник : 2020. — Иркутск : Байкальский государственный университет, 2020. — С. 49—57. — ISBN 978-5-7253-3017-5.

7. Ламин В. А. Роль транспортных путей в освоении Сибири / В. А. Ламин, А. И. Тимошенко // Уральский исторический вестник. — 2012. — № 2 (35). — С. 37—47.

8. Нарочницкий А. Л. Экспансия США на Дальнем Востоке в 50—70-е годы XIX века / А. Л. Нарочницкий // Исторические записки. — 1953. — Т. 44. — С. 130—176.

9. Орлов Е. В. Дебаты о роли и развитии железных дорог в Российской империи в XIX — начале XX века / Е. В. Орлов // Тенденции развития науки и образования. — 2019. — № 48—5. — С. 31—37. — DOI: 10.18411/lj-03-2019-97.

10. Попов Н. И. Великая сибирская железная дорога и Якутия / Н. И. Попов. — Якутск : История. Экономика. Культура, 1998. — 43 с.

11. Рэйнбоу Д. Американское проникновение? Проект соединения российской и американской сети железных дорог в начале XX в. / Д. Рейнбоу // Вестник Омского университета. — 2011. — № 3. — С. 122—130.

12. Семенов А. А. Пути к Алданскому золоту / А. А. Семенов // Хозяйство Якутии. — 1925. — № 1. — С. 79—92.

13. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. Изд-е 2-е испр. и доп. / Под ред. В. И. Ковалевского. — Санкт-Петербург : Министерство финансов. Департамент торговли и мануфактур, 1896. — 332 с.

14. Тимошенко А. И. Ретроспектива Российской государственной политики : движение на восток / А. И. Тимошенко // ЭКО. — 2008. — № 6 (408). — С. 172—188.

15. Тимошенко А. И. Трансиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири (1891—1916 гг.) / А. И. Тимошенко // Гуманитарные науки в Сибири. — 2000. — № 2. — С. 71—74.

Статья поступила в редакцию 04.08.2024,
одобрена после рецензирования 27.10.2024,
подготовлена к публикации 20.03.2025.

Material resources

Frederic, W. B. (1906). “San Francisco to St. Petersburg by Rail”! *The San Francisco Sunday Call*: [newspaper], 100 (94): 1—2.

Miscellaneous News, the Alaska-Siberia railway. The Loik de Lobel Project. (1906). *Yakut regional Gazette*: [newspaper], 20: 4—5. (In Russ.).

RGAE — Russian State Archive of Economics. F. 4372. (State Planning Committee of the USSR (Gosplan of the USSR) Council of Ministers of the USSR (1921—1955). Op. 15. 992, l. 1—7. (In Russ.).

Semenov, A. A. (1912). Meeting on the Lena railway. *Yakut outskirts*: [newspaper], 5: P. 1. (In Russ.).

Semenov, A. A. (1912). On the question of the Lena railway. *Yakut outskirts*: [newspaper], 1: P. 2. (In Russ.).

References

- Borzunov, V. F. (2001). *The Trans-Siberian Railway in the world politics of the great Powers*, 2. Moscow: [b. i.]. 159 p. (In Russ.).
- Burnasheva, N. I., Kovlekov, I. I. (2023). Activity of the regional administration of Yakutia in the context of the formation of gold mining in the second half of the 19th century. *Northern Archives and expeditions*, 7 (4): 68—74. DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-2-381-394. (In Russ.).
- Dameshek, L. M., Kushnareva, M. D. (2021). Yakut Governor I. I. Kraft and his contribution to the construction of the Amur-Yakutsk highway in the early twentieth century. *Bulletin of Tomsk State University*, 466: 94—97. (In Russ.).
- Kovalevsky, V. I. (ed.). (1896). *Siberia and the Great Siberian Railway. 2nd edition and supplement*. St. Petersburg: Ministry of Finance. Department of Trade and Manufactures. 332 p. (In Russ.).
- Kushnareva, M. D. (2020). The development of gold resources by M. A. Kokovin and I. A. Basso in Northeastern Siberia in the early twentieth century based on merchant correspondence. In: *Irkutsk Historical and Economic Yearbook: 2020*. Irkutsk: Baikal State University. 49—57. ISBN 978-5-7253-3017-5. (In Russ.).
- Lamin, V. A., Timoshenko, A. I. (2012). The role of transport routes in the development of Siberia. *Ural Historical Bulletin*, 2 (35): 37—47. (In Russ.).
- Narochnitsky, A. L. (1953). The expansion of the USA in the Far East in the 50—70s of the XIX century. *Historical notes*, 44: 130—176. (In Russ.).
- Orlov, E. V. (2019). Debates on the role and development of railways in the Russian Empire in the XIX — early XX century. *Trends in the development of science and education*, 48—5: 31—37. DOI: 10.18411/lj-03-2019-97. (In Russ.).
- Popov, N. I. (1998). *The Great Siberian Railway and Yakutia*. Yakutsk: History. Economy. Kultura. 43 p. (In Russ.).
- Rainbow, D. (2011). American penetration? The project of connecting the Russian and American railway network in the early twentieth century. *Bulletin of Omsk University*, 3: 122—130. (In Russ.).
- Semenov, A. A. (1925). Ways to the Aldan gold. *Economy of Yakutia*, 1: 79—92. (In Russ.).
- Timoshenko, A. I. (2000). Transsib and railway construction projects in Siberia (1891—1916). *Humanities in Siberia*, 2: 71—74. (In Russ.).
- Timoshenko, A. I. (2008). A retrospective of Russian state policy: movement to the East. *ECO*, 6 (408): 172—188. (In Russ.).
- Vivdych, M. A. (2011). Foreign projects of railway expansion of the Russian Far East in the second half of the 19th — early 20th centuries. *Society and power*, 4 (32): 110—114. (In Russ.).
- Vladimirsky, I., Krotova, M. V. (2020). Two views on the construction of railways in Eastern Siberia (based on the works of the Siberian gold miner Yakov Frizer). *Izvestiya Irkutsk State University. The "History" series*, 32: 91—100. DOI: doi.org/10.26516/2222-9124.2020.32.91. (In Russ.).

*The article was submitted 04.08.2024;
approved after reviewing 27.10.2024;
accepted for publication 20.03.2025.*