Краевой конкурс для одарённой молодёжи и школьников «Будущее Алтая»

**Строительство Алтайской железной дороги**

**1913-1915 гг.**

Исследовательская работа

Автор:

Копылова Татьяна Викторовна

Алтайский край, г. Барнаул.

МОУ «Лицей № 101», 11 «А» класс

Научный руководитель:

Подлегаева Надежда Сергеевна

учитель истории

МОУ «Лицей № 101»

Барнаул 2010

**Оглавление:**

**Введение**  3

**Глава 1.** Предпосылки и проекты строительства 5

**Глава 2.** Инвестирование строительства 11

**Глава 3.** Руководство строительством 13

**Глава 4.** Начало и процесс строительства 15

**Глава 5.** Начало эксплуатации. Положение рабочих 19

**Заключение**  21

**Список источников и литературы**  23

**Приложение**  25

# Введение

**Актуальность исследования:**

Развитие истории железнодорожного транспорта является составной частью процесса становления и развития капитализма в России. В связи с этим большое значение имеет исследование процесса формирования ж/д сети как необходимого условия в системе материального производства.

В настоящее время Алтайская железная дорога способствует социально-экономическому развитию Алтайского края и всего Сибирского региона, имеет большое торговое и транспортное значение.

**Объект исследования**:

Развитие железнодорожного строительства в России в конце XIX - начале XX века.

**Предмет исследования:**

Строительство Алтайской железной дороги 1913 – 1915 гг.

**Территориальные и хронологические рамки исследования:**

Алтайский округ в 1913 – 1915 гг.

**Цель исследования:**

Изучить историю строительства Алтайской железной дороги и определить её значение для дальнейшего развития г. Барнаула, Алтайского края и всего Сибирского региона.

**Задачи исследования:**

1. Определить предпосылки транспортного освоения Алтайского округа в конце ХIX - начале ХХ века;
2. Сравнить предложенные проекты строительства железнодорожных линий Алтайской железной дороги;
3. Выявить пути инвестирования строительства Алтайской железной дороги;
4. Охарактеризовать кадровый состав руководителей строительства;
5. Восстановить процесс строительства Алтайской железной дороги;
6. Оценить положение рабочих на строительстве дороги;
7. Оценить значение Алтайской железной дороги в экономике г. Барнаула и Алтайского края.

**Методы исследования:**

Сравнение предложенных проектов строительства (метод сравнения), анализ предложенных проектов строительства (метод анализа), определение предпосылок строительства от России к Алтаю (метод редукции), описание путей инвестирования, кадрового состава, процесса строительства, положения рабочих (метод описания), обобщение результатов исследования обобщения (метод обобщения).

В работе рассмотрены основные аспекты строительства Алтайской железной дороги: предпосылки и проекты строительства, пути инвестирования, руководство, процесс строительства и начало эксплуатации.

**Историография исследования:**

* статьи Т.И. Баталовой «История частного железнодорожного транспорта Сибири в конце XIX – начале XX вв.», «Железнодорожное строительство на Алтае в начале ХХ вв.» и «Проекты железнодорожного строительства на территории Алтайского горного округа»;
* статья Л.Н. Воробцовой «Деятельность городской думы Новониколаевска и её городского головы В.И. Жернакова по защите проекта Алтайской железной дороги»;
* статья А.Д. Козлова «История Алтайской железной дороги: проекты и строительство»;
* статья В.И. Макаревич «История Алтайской железной дороги (1897–1917 гг.)»

# Глава 1

# Предпосылки и проекты строительства

Начало железнодорожного строительства в России можно считать одной из важнейших вех русского инженерного дела.

Небольшая по протяжённости железная дорога от Петербурга до Царского села (1837 г.) была первой и более 10 лет единственной железной дорогой общего пользования в России.

В конце 30-х гг. XIX века многие сторонники железнодорожного строительства в России стали всё настойчивее высказываться за проведение дороги между Москвой и Петербургом. 4 апреля 1838 г. последовал Высочайший указ о постройке за счёт казны железной дороги от Петербурга до Москвы. Магистраль строилась 8,5 лет. 1 ноября 1851 г. на Петербурго-Московской железной дороге было открыто регулярное движение. [[1]](#footnote-1)

Вторая половина ХIХ в. стала в России временем широчайшего железнодорожного строительства.

Многочисленные предпосылки строительства железных дорог в России, Сибири и на Алтае можно объединить в две группы: экономические и политические.

**Политические предпосылки.**

Развитие сети железных дорог Российской империи диктовалось нуждами переселенческой политики правительства. В связи с этим, в 1891 году началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали от Урала до Тихого океана. Строить магистраль наметили в три этапа: первый этап – Западно-Сибирская дорога от Челябинска до Оби (1418 км), Средне-Сибирская дорога от Оби до Иркутска (1871 км) и Южно-Уссурийская дорога от Владивостока до Графской (408 км); второй этап – Забайкальская дорога от Мысовой (восточный берег Байкала) до Сретенска на Шилке (1104 км) и Северо-Уссурийская от Графской до Хабаровска (361 км); третий этап – Кругобайкальская дорога от Иркутска до Мысовой (261 км) и Амурская дорога от Сретенска до Хабаровска (2130 км).

Западно-Сибирская дорога вступила в строй в 1896 году. Небольшой её участок прошёл и по северной части Алтайского округа.

Транссибирская магистраль открыла новый этап заселения Сибири, вызвав необходимость расселения людей по её территории. Заметен был рост городов и населения (см. приложение 1).

Усиление миграции крестьян и рабочих на территорию Алтайского округа отразилось на быстром росте его населения, вызвало пополнение трудовых ресурсов и расширение рынка рабочей силы в округе, где вплоть до начала ХХ века при транспортировке грузов и людей использовался лишь гужевой и водный транспорт.[[2]](#footnote-2)

С постройкой Сибирской магистрали была замечена эволюция рынков страны, причём не только в районах, вошедших в сферу влияния рельсового пути, но даже и в таких уголках, которые отстоят от магистрали в 400-500 верстах и даже более. По словам П. Колотилова, «на развалинах отживших торговых обычаев и сделок выросла молодая промышленность и торговля, которая в какие-нибудь восемь - девять лет сумела преобразовать рынки страны до неузнаваемости».[[3]](#footnote-3)

**Экономические предпосылки.**

Однако единственная магистраль от Урала до Тихого океана не справлялась с задачами, выдвигавшимися экономикой России, которая в 90-х гг. XIX века находилась в состоянии подъёма. Таким образом, постройка Транссибирской железной дороги поставила перед правительством задачу освоения прилегающих к ней районов. Это было необходимо, чтобы экономически оправдать её сооружение, дать ей достаточное количество грузов, превратив в источник доходов для государства. [[4]](#footnote-4)

Вместе с тем, возросший поток переселенцев стимулировал рост посевных площадей и развитие сельского хозяйства в Сибири, продукция которого требовала выхода на российский и мировой рынки.

В связи с отменой в 1861 году принудительного труда на кабинетских горных заводах, Барнаул из центра горнозаводского производства постепенно превращается в крупный торговый центр Алтайского округа, как важнейшего земледельческого района Сибири.[[5]](#footnote-5)

Статистические данные 1907 года свидетельствуют о быстром экономическом подъёме Алтайского округа за 10 лет от постройки Транссибирской железной дороги в пределах Томской губернии (см. приложение 2).

С середины XIX века правительством наиболее настойчиво проводится мысль о проведении железной дороги по территории Алтайского округа. Этим подчеркивается потребность государства в обеспечении удобного коммерческого выхода богатств Алтайского округа на российский и европейский рынки.

С возникновением вопроса о строительстве Алтайской железной дороги развернулась борьба городов вокруг двух основных вопросов: направление и способ постройки (казна или частная концессия). [[6]](#footnote-6)

В 1906 году распоряжением казны были произведены изыскания по двум вариантам примыкания Алтайской железной дороги к Сибирской магистрали: 1-й вариант – от Барнаула на ст. Итать (длина пути - 588 вёрст, стоимость сооружения - 57 млн. рублей); 2-й вариант – от Барнаула на ст. Поломошная (длина пути – 320 вёрст, стоимость сооружения – 31 млн. рублей).

Осенью 1907 года были произведены правительственные изыскания в направлении Барнаул – ст. Обь (длина пути – 225 вёрст, стоимость сооружения – 10 млн. рублей). Причиной, вызвавшею дополнительные изыскания, были отчасти топографические и технические трудности, обнаруженные при изысканиях 1906 года первых двух вариантов примыкания на станциях Итать и Поломошная.[[7]](#footnote-7)

Исходя из соображений строительной железнодорожной политики, необходимо обратить внимание: а) на строительную экономию в смысле прямизны пути, б) на коммерческую экономию в смысле дешевизны фрахта и в) на интересы наиболее широкого оживления края железной дорогой по наибольшему радиусу притяжения.[[8]](#footnote-8)

Если предположить, что предложенные линии идут по прямым направлениям, то длина линии Барнаул – Ново-Николаевск 180 вёрст, а линии Барнаул – Поломошная 272 версты. Следовательно, ветвь на Ново-Николаевск короче ветви на Поломошную на 92 версты, а значит, выгоднее с точки зрения строительной экономии.

По мнению инициаторов проекта железнодорожной линии в направлении Барнаул – Поломошная, данная линия предпочтительнее тем, что она проходит ближе к заводам Кабинета – Егорьевскому и Гурьевскому, которые предполагалось оживить и, наконец, ближе к Кольчугинской каменноугольной копи, куда предложена ветка.

Но с гораздо большей выгодой и с большим удобством соединение Кольчугинской каменноугольной копи с Транссибирской магистралью может совершиться посредством второй ветви – Кольчугино – Новониколаевск и даже с некоторыми, в общей сложности, сокращениями длины рельсового пути, по сравнению с проектируемой линией Барнаул – Поломошная. [[9]](#footnote-9)

Прямая линия от ст. Кольчугино на Новониколаевск – 195 вёрст и от Барнаула на Новониколаевск – 180 вёрст, а в общей сложности две ветви дают протяжение рельсовой линии в 375 вёрст.

Прямая линия Барнаул – Поломошная – 272 версты и длина ветки к ней от ст. Кольчугино будет равняться 107 верстам, что даёт в общей сложности 379 вёрст, что на 4 версты длиннее первой линии.

С точки зрения коммерческой экономии, линия Барнаул – Поломошная с веткой к Кольчугинским копям менее выгодна. Основная масса грузов направляется за Урал в европейскую часть России и для экспорта за границу. Двигаясь из Барнаула через ст. Поломошная на Урал грузы должны были перемещаться сначала на восток по линии Барнаул – Поломошная (272 версты), а затем обратно на запад до ст. Обь (145 вёрст), а всего 418 вёрст, тогда как линия Барнаул – Новониколаевск (180 вёрст) сокращает расстояние пробега грузов на 237 вёрст, а следовательно, и размер затрат на транспортировку грузов.

С точки зрения широты оживления округа, несомненное преимущество за вариацией Барнаул – Новониколаевск с веткой Кольчугино – Новониколаевск. Линия Барнаул – Поломошная прикасается к главной магистрали под весьма острым углом и идёт почти рядом с главной магистралью, тогда как линия Барнаул – Новониколаевск примыкает к магистрали под тупым углом, демонстрируя совершенно иное соотношение влияний смежных дорог, представляющее вполне нормальную картину железнодорожной сети.

Опасения по поводу того, что линия Барнаул – Новониколаевск будет параллельно реке Обь и вызовет упадок речного пароходства – неоправданны, в чём нетрудно убедиться при взгляде на карту (см. приложение 3). Проектируемая линия Барнаул – Новониколаевск, должна была отстоять от отдалённого пункта р. Оби приблизительно на 127 вёрст. Кроме того, пароходство по Оби имеет сезонный характер, тогда как железнодорожные перевозки могут осуществляться в течение всего года.

Одна из главных целей сооружения железной дороги по алтайской территории заключалась в удовлетворении государственной нужды в каменноугольном топливе для западного участка Зап.-Сиб. ж. д., ввиду истощения дровяного топлива, непомерно подорожавшего от истребления лесов. В этом отношении варианты примыкания к станциям Итать и Поломошная являются слишком удалёнными к востоку, тогда как нужда в угольном топливе острее ощущается к Западу, начиная от ст. Обь Сибирской железной дороги.

Следует добавить, что проект строительства железнодорожной линии в направлении Барнаул – Новониколаевск призван был обеспечить развитие Новониколаевска, который по своему географическому положению уже в начале XX века являлся удобной базой для сосредоточения здесь правительственных, административных и хозяйственных учреждений и которому готовилась роль столицы Западной Сибири (см. приложение 2,4,5,6).

Из вышеописанного следует, что направление Барнаул – Обь с веткой к Кольчугинским копям заслуживает предпочтения перед направлениями на Поломошную и на Итать.

19 декабря 1908 г. Барнаульская Городская дума, обсуждая вопрос о необходимости соединения Барнаула с Транссибирской магистралью, признала, что для Барнаула наиболее выгодным является проектируемая инженером Ивановым линия Семипалатинск – Барнаул – Обь, но с соединением этой линии с веткой к Кольчугинским копям. Дума заключила ходатайствовать о таком направлении железнодорожной линии и учредила постоянную комиссию для наблюдения за ходом вопроса о сибирском железнодорожном строительстве и принятии возможных мер к осуществлению приведённого выше направления железной дороги.[[10]](#footnote-10) Предполагалось, что проведение железной дороги до Семипалатинска на Барнаул – Обь вызовет дальнейшее торгово-промышленное оживление Алтайского округа, уже вовлечённого Сибирской железной дорогой в мировую торговлю.[[11]](#footnote-11)

На совещаниях Комиссии, состоявшихся 4 и 5 января 1909 г., рассматривались 3 конкурирующих варианта Алтайской железной дороги:

1) Барнаул – Тайга;

2) Семипалатинск – Павлодар – Омск с веткой Павлодар – Барнаул;

3) Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск.

Согласно статистическим данным 1906 года (см. приложение 5), на первое место по количеству отправляемых грузов выдвигается ст. Обь, в то время как ст. Омск занимает по грузообороту лишь 4-е место. Таким образом, Алтайский округ тяготеет в торговом отношении не к берегам Иртыша, а к реке Обь, не к Омску, а к Новониколаевску, и, следовательно, протежируемое Омским Биржевым Комитетом направление дороги Семипалатинск – Павлодар – Омск не будет соответствовать естественному грузовому движению из Алтая к магистрали.

Таким образом, отвергая первые два варианта, как не отвечающие интересам округа и правительственным целям, Совещание постановило ходатайствовать перед правительством о строительстве Алтайской железной дороги в направлении Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск, дополнив его продолжением линии от Барнаула на Бийск. О таком направлении железной дороги возбуждено ходатайство по телеграфу, с просьбой допустить представителей городов в комиссию департамента железнодорожных дел по обсуждению этого вопроса.

Городская Дума постановила: 1) для поддержания ходатайства о направлении железной дороги Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск с продолжением Барнаул – Бийск назначить депутацию в составе глав городов Бийска, Барнаула и Новониколаевска; 2) просить городскую комиссию по данному вопросу о составлении депутатской записки в подкрепление ходатайства о приведённом выше направлении железнодорожной линии и 3) просить местное Купеческое общество об участии в расходах города, вызывающихся поездкою депутации в С.-Петербург и вообще данным ходатайством.

Комиссия направила Председателю совета П.А. Столыпину, министрам путей сообщения и финансов, управляющему Кабинетом, телеграммы, в которых говорилось о том, что соединённое собрание Барнаула, Бийска и Новониколаевска единогласно постановило признать проектируемую дорогу в направлении Семипалатинск – Обь с веткой Павлодар – Барнаул не отвечающей интересам края. Города ходатайствуют о проведении дороги Семипалатинск – Барнаул – Новониколаевск с веткой на Бийск.[[12]](#footnote-12)

В марте 1911 г. Межведомственная комиссия о постройке новых дорог при Министерстве финансов рассмотрела в числе других и проект сооружения железной дороге на Алтае.

Вопрос подлежал дальнейшему и окончательному рассмотрению в Совете Министров.

В феврале 1912 г. Совет Министров признал необходимым строить Алтайскую дорогу именно в направлении Новониколаевск – Барнаул – Семипалатинск с ответвлением на Бийск.

Сооружение Алтайской железной дороги было одобрено Государственным Советом 14 марта 1912 г., а в начале июня последовало Высочайшее утверждение этого проекта.[[13]](#footnote-13)

Проектом сооружения моста через Обь предполагалось приспособление его для конного и пешего движения в свободное от поездов время, с устройством съездов и подъездов. Но ко времени сдачи в эксплуатацию, работы по приспособлению моста выполнены не были. Вопрос этот в связи с началом Мировой войны так и остался открытым.[[14]](#footnote-14)

По вопросу о месте расположения ж/д станций в Барнауле возникли большие разногласия. На рассмотрение Городской думы было предложено несколько проектов, но, как наиболее удачные, впоследствии рассматривались два варианта:

1. Станция и мастерские располагаются на городской земле у Малого Глядена, пристани же на левом берегу ниже моста по течению;
2. Станция располагается у пруда, а мастерские на городской земле у Малого Глядена. Пристани на левом берегу у Солдатского взвоза.

После продолжительной дискуссии был принят первый проект. Это было удобно в топографическом отношении и в перспективе давало возможность производить дальнейшее развитие станции.[[15]](#footnote-15)

# Глава 2

# Инвестирование строительства

Разработка проектов и сооружение железных дорог требовали привлечения крупных капиталов на длительное время.

По результатам окончательных изысканий и процедуры отвода земель, была утверждена окончательная стоимость частных железных дорог Алтая. Алтайская железная дорога оценивалась в 60 млн. рублей, из которых на возведение моста через Обь отводилась сумма в 1 млн. 400 тыс. рублей.[[16]](#footnote-16)

Планирование железнодорожной сети в Сибири и на Алтае было постоянным объектом пристального внимания петербургских коммерческих банков и местных предпринимателей. Именно в строительстве железных дорог они видели возможность выхода развивающейся сибирской промышленности и торговли в центральную Россию.

Особый интерес проявлялся к строительству Алтайской железной дороги, учредителями которой выступили Учётно-ссудный, Петербургский Международный, Русский и Торгово-промышленный банки; впоследствии в состав консорциума вошли ещё пять российских и два французских банка.

Руководящее положение в правлении акционерного общества Алтайской железной дороги занимал Учётно-ссудный банк, бессменным председателем правления которого являлся крупный банковский делец Я.И Утин.[[17]](#footnote-17)

Таким образом, железнодорожное строительство на Алтае в начале XX века с первых же шагов оказалось детищем банковского капитала.

Частное железнодорожное строительство на новом этапе разрешалось лишь крупным акционерным компаниям, что способствовало концентрации капитала, созданию крупных монополистических объединений в железнодорожном транспорте. К началу ХХ века в их ведении находилась треть всей железнодорожной сети России.[[18]](#footnote-18)

Своей политикой всесторонней финансовой поддержки частных железнодорожных компаний правительство способствовало формированию уже на ранних этапах капиталистических и монополистических тенденций в частном железнодорожном строительстве.

Слои крупной и мелкой буржуазии активно участвовали в обсуждении проектов и выдвижении своих планов. Это свидетельствовало о стремлении местной буржуазии активизировать предпринимательскую деятельность в области промышленного капитала, приобщиться к его наиболее передовым формам. Но в силу гораздо меньшего экономического влияния, отсутствия тесной связи с промышленными сферами, они не выступали в качестве единоличных соискателей и авторов проектов, а объединяли свои усилия на заседании городских дум, городских управ, биржевых комитетов, совещаний представителей городов.

Отечественный капитал действовал совместно с иностранным. Русским банкам принадлежал приоритет в образовании Общества, они являлись основными держателями акций (80% общего количества). Доля французских банков в акционерном капитале составляла 20 %; наблюдалась тенденция её дальнейшего сокращения в годы войны. Иностранному капиталу принадлежала ведущая роль в реализации облигационных займов Алтайской железной дороги; 70% всего капитала было реализовано на заграничных рынках французской группой банков. В строительстве дороги французский капитал играл подчиненную роль по отношению к русскому.[[19]](#footnote-19)

Производственная сфера, несмотря на стремление к внедрению в неё иностранных предпринимателей, находилась под контролем отечественных акционерных обществ, вступивших на путь монополизации промышленности и транспорта.

Представители банковских монополий одержали победу в борьбе за получение концессий на строительство частных железных дорог на Алтае, что определялось позицией самодержавного государства. Царское правительство предоставило значительные льготы банковской буржуазии: право на установление местных тарифов, освобождение от налоговых выплат, право на получение половины всех сбережений при сокращении сроков строительства, гарантии целостности непогашенного акционерного капитала. Обществу предоставлялось строительство новых линий и подъездных путей к Алтайской дороге.

Но при этом казна полностью оставляла за собой функции государственно-распорядительного контроля. Правительство определяло и контролировало срок строительства линии, срок помещения капитала, срок выкупа дороги в казну. Государство не выпускало частное железнодорожное строительство из своих рук, используя его для укрепления самодержавия.[[20]](#footnote-20)

# Глава 3

# Руководство строительством

Общее руководство деятельностью ж/д обществ осуществляло правление «Общества Алтайской железной дороги», в состав которого вошли: действительный статский советник Сергей Степанович Хрулёв, тайный советник Яков Исаакович Утин, отставной действительный статский советник Александр Константинович фон Дрейер и дворянин Владимир Павлович Зуров.[[21]](#footnote-21)

Управление Алтайской дороги начало действовать с августа 1912 г. в Томске. С началом строительных работ оно было переведено в Новониколаевск.[[22]](#footnote-22)

Обратимся к источнику:

Согласно уставу акционерного общества Алтайской железной дороги, главной его задачей являлась организация постройки и эксплуатации железнодорожной линии нормальной колеи общего пользования от станции Новониколаевск Сибирской жел. дор. на г. Барнаул до г. Семипалатинска с ветвью на г. Бийск, с тем, чтобы линия от г. Новониколаевска до г. Бийска была проложена по возможности в прямом направлении.

Обществу предоставлялось также право с разрешения правительства, устраивать различного рода склады, элеваторы, речные пристани тому подобные приспособления, а также подъездные пути к пристаням и заводам.[[23]](#footnote-23)

Правление обладало огромными полномочиями: оно вело все дела обществ, составляло сметы приходов и расходов по строительству и эксплуатации дорог и предоставляло их общему собранию акционеров, составляло годовые отчёты, балансы, отвечало за распределение прибыли, определяло убытки, продавало имущество, комплектовало штаты, определяло обязанности служащих и назначало им жалования, созывало акционерные собрания и т. д.

В состав правлений входили председатель, пять директоров и члены ревизионных комиссий - представители банковского капитала, железнодорожные дельцы, имевшие связи при дворе, сановные лица. Такой состав правлений обеспечивал финансовую помощь при получении кредитов и других льгот со стороны государства.

Техническое и административное руководство постройкой Алтайской железной дороги осуществляло управление по сооружению линий под началом главных инженеров и их заместителей (см. приложение 7,8).

Для работы в управлениях привлекались высококвалифицированные кадры с Сибирской, Ташкентской, Северо-Донецкой, Варшавско-Венской и других дорог. Для закрепления лучших специалистов устанавливались повышенные на 10-15% должностные оклады.[[24]](#footnote-24)

Главным инженером строительства был назначен Григорий Моисеевич Будагов (см. приложение 9), старшим железнодорожным врачом Пирусский (см. приложение 10).

Главным архитектором на строительстве Алтайской железной дороге был В.А. Фомин.[[25]](#footnote-25)

Следует отметить: 90% инженерно-технических руководителей имели высшее техническое образование, 10% - среднее специальное.[[26]](#footnote-26)

Главные инженеры отвечали перед правительством, обществами, правлениями за надёжность и целесообразность всех работ по строительству железных дорог.

# Глава 4

# Начало и процесс строительства

Торжественное открытие начала работ по сооружению Алтайской дороги состоялось 1 июня 1913 года в Семипалатинске при закладке пассажирского здания.[[27]](#footnote-27) Начались основные работы по сооружению ж/д линий.

Для прокладки линии отводились земли в пределах Барнаульского, Бийского, Змеиногорского уездов Томской губернии и в Семипалатинской области, строились корпуса главных железнодорожных мастерских (см. приложение 11).

Для ведения строительства было образовано 8 участков, работы на которых велись одновременно со стороны Новониколаевска, Семипалатинска и Бийска, что позволило ускорить темпы строительства.

30 июля 1913 года был заложен вокзал на станции Алтайская (Новосибирск - Южный)[[28]](#footnote-28) (см. приложение 12).

В 1913 году на сооружении Алтайской железной дороги трудилось 13 тыс. строителей.

19 октября 1913 года началось строительство железнодорожного моста через Обь под руководством мостостроителя Делебовского. Главным руководителем строительства был назначен Е.К. Кнорре[[29]](#footnote-29) (см. приложение 13).

Весной 1914 года было заложено здание вокзала станции Барнаул (см. приложение 14).[[30]](#footnote-30)

Вполне успешно велось строительство железнодорожного моста через р. Обь. Летом 1914 года в строительстве моста было задействовано 2,5 тыс. рабочих.[[31]](#footnote-31)

С началом первой Мировой войны 1 августа 1914 года в тяжёлом положении оказался транспорт, в первую очередь железнодорожный. Уже в октябре 1914 года правление общества Алтайской железной дороги направило главному инженеру предписание по сокращению расходов на строительство линии в связи с обстоятельствами военного времени.[[32]](#footnote-32) Путевое оснащение дороги не соответствовало государственным стандартам. Шпалы укладывались после первичной обработки без креозотовой пропитки, что значительно сокращало срок их службы, прокладки укладывались только при стыковке. Стрелки паровозов устанавливались ручные, рельсы привозили легковесные, укороченные, бывшие в употреблении на Транссибе.

Экономия средств отразилась на технических параметрах дороги: отсутствовали выезды на мост через Обь, уменьшилось количество станционных площадок, сократилось строительство путевых зданий, ухудшилось водоснабжение линий, снижалось качество балластировки пути и т.д. С целью удешевления постройки, железнодорожный мост через р. Чумыш был построен ниже проектного уровня, что дало 100 тыс. рублей экономии и значительно сократило сроки ведения работ. [[33]](#footnote-33)

Однако строительные работы не только не приостановились, но были ускорены за счёт привлечения труда военнопленных – чехов, словаков, румын на строительстве железной дороги.[[34]](#footnote-34)

Зимой 1914 года укладывались последние рельсы на участке Овчинниково - Бийск, форсированными темпами велось строительство Обского моста.

На участке от Семипалатинска до Шипуново осуществлялось временное движение. За октябрь 1914 года было отправлено 6 вагонов груза, преимущественно пшеницы, со станций: Аул, Берковская, Весёлый Яр, Рубцовка.

28 мая 1914 года состоялась закладка ж/д вокзала в Бийске.

Ни одна частная железная дорога в России в это тяжёлое время не строилась таким быстрыми темпами, как Алтайская.

15 января 1915 года Новониколаевском и Бийском открылось временное движение. [[35]](#footnote-35)

Между тем, все местные жители ждут хотя бы временного открытия движения поездов по линии Семипалатинск – Барнаул, чтобы проезжать и провозить грузы за установленную плату. [[36]](#footnote-36) Укладка путей Барнаул – Семипалатинск была к тому времени закончена, только мост через Обь исключал открытие движения на всём участке пути.[[37]](#footnote-37) В это же время идёт изыскание для проведения Алтайской железной дороги на Змеиногорск.

Товарное и пассажирское движение планировалось открыть с 1 сентября. С заводов прибывали новые пассажирские вагоны, отличающиеся обилием в них и света и удобством помещений для публики.[[38]](#footnote-38)

С августа 1915 года открылось временное движение между Барнаулом и Семипалатинском.[[39]](#footnote-39)

4 августа 1915 года правление постройки железной дороги обратилось к главному управлению дороги в Петрограде за разрешением о безотлагательном открытии пассажирского движения.[[40]](#footnote-40) Но сдача в эксплуатацию дороги начнётся только в середине октября.

В августе идёт процесс оборудования главных ж/д мастерских Алт. железной дороги в Барнауле. Сдача в эксплуатацию железной дороги предполагается в октябре. Закончена прокладка рельсового пути от Семипалатинска до Барнаула через Обь. Налажено движение рабочих поездов.[[41]](#footnote-41)

Пассажирское движение от станции Алтайская до Бийска было открыто в последних числах августа. Ввиду неполучения вагонов высшего класса, функционировали только вагоны 3-го класса. Эксплуатационное управление дороги ещё не было открыто, потому функции его временно исполнялись строительным управлением, находящимся в Новониколаевске.[[42]](#footnote-42)

20 августа 1915 года на участке Барнаул – Семипалатинск открыто временное товарное движение исключительно повагонных отправок.[[43]](#footnote-43)

21 августа 1915 года Управление Алтайской железной дороги опубликовало в газете «Жизнь Алтая» объявление, в котором сообщалось, что в 20-х числах предполагается открытие временного товарного движения. Протяжённость участка Барнаул – Семипалатинск составит 399 вёрст, на участке имеется 11 станций. Лицам, желающим ознакомиться с тарифами и условиями перевозки, начальником станции будут бесплатно выдаваться соответствующие брошюры.[[44]](#footnote-44) Кроме того, сообщалось об открытии временного коммерческого движения на участке Новониколаевск – Алтайская – Бийск. Здесь же приводятся сведения об оплате: до 5 лет – бесплатно; с 5 до 10 - половина платы; старше 10 лет – за плату, установленную для взрослых пассажиров. За провоз собак, других комнатных животных, птиц – взимается 1 копейка за штуку и версту. Далее приводится таблица тарифных расстояний между станциями, а также правила провозки пассажиров и их багажа. Здесь же отмечено, что по неготовности пассажирских платформ, посадка и высадка пассажиров на всех станциях будет временно производится непосредственно с путей. Носильщиков не будет. Буфетов на станциях не имеется. Вагоны IV класса (которые считаются товарными) приспособлены также для перевозки пассажиров.[[45]](#footnote-45)

Такое же объявление вторично появилось в газете «Жизнь Алтая» 22 августа 1915 года.[[46]](#footnote-46)

4 сентября 1915 года по распоряжению начальника движения Алтайской железной дороги открыто временное движение частных грузов на всём протяжении дороги от ст. Барнаул до Семипалатинска.[[47]](#footnote-47)

В сентябре приступили к организации эксплуатационного управления Алтайской железной дороги. Оно было размещено в Барнауле на Московском проспекте (ныне проспект Ленина).[[48]](#footnote-48) Это здание не сохранилось до нашего времени (см. приложение 15).

Тем временем, в Новониколаевске ждали прибытия комиссии по приёмке Алтайской железной дороги. Окончить приёмку предполагалось к 1 октября.[[49]](#footnote-49)

# Глава 5

# Начало эксплуатации. Положение рабочих

25 сентября специальной Комиссией, прибывшей из Петрограда, произведена окончательная приёмка ж/д моста через р. Обь. Открытие движения по мосту со стороны ст. Барнаул предполагается 5 октября.[[50]](#footnote-50) Длина моста составила 747м (см. приложение 16).

Испытания ж/д моста проводились следующим образом: был пущено по нему 30 вагонов, нагруженных песком, поезд везли два паровика. Первый раз состав прошел по мосту со скоростью 30 вёрст/час, второй раз – 45 вёрст/час. Комиссия наблюдала за проездом со стороны.[[51]](#footnote-51)

8 октября 1915 года из Новониколаевска в Барнаул был отправлен первый пассажирский поезд. Его прибытие в Барнаул ожидалось в 7 часов утра, однако поезд опоздал в пути на 10 часов. Первый поезд из Семипалатинска прибыл тоже с большим опозданием. Опоздания объясняются тем, что паровозам поездов приходилось целыми часами ждать на станциях подачи воды из водокачек, которые не были оборудованы.[[52]](#footnote-52)

21 октября 1915 года в 12 часов на ст. Барнаул состоялся молебен, освятивший открытие Алтайской железной дороги, на котором присутствовали командующие войсками Омского военного округа, Томской губернии, Семипалатинской губернии, представители управления Алтайской железной дороги и различных обществ, организаций. Затем началась торжественная часть. Первый поезд правильного движения, украшенный национальными флагами, подошел к арке, Командующий войсками Омского военного округа разрезал ленту и первый поезд правильного движения Семипалатинск – Барнаул, направился в Новониколаевск. Начальствующим лицам и приглашенным гостям был предложен обед. Произносились тосты и зачитывались поздравительные телеграммы.[[53]](#footnote-53)

Таким образом, Алтайская железная дорога была сдана в эксплуатацию.

Открылось сквозное товарно-пассажирское движение на всём протяжении дороги от Новониколаевска до Семипалатинска – 654 км (или 751, 2 версты) и от Алтайской до Бийска – 148 км.

За первые 72 дня работы было перевезено 72 тысячи пассажиров и 5,2 млн. пудов груза (83 млн. 200 тыс. кг).[[54]](#footnote-54)

В начальный период существования размеры движения на Алтайской дороге были небольшими. Так, на главном направлении они составляли всего 5 пар поездов в сутки, а на Бийской ветви – 2 пары.[[55]](#footnote-55)

На дороге имелось 22станции, из них 17 на главном направлении, а также 3 технических разъезда и 50 площадок для неоткрытых разъездов. Максимальная скорость грузовых поездов предусматривалась 35 вёрст в час, а на мосту через Обь из-за недоделок - 20 вёрст в час (21.376 км).[[56]](#footnote-56)

С 21 декабря 1915 года движение на главном (семипалатинском) направлении стало ежедневным.

Дорога была сдана в эксплуатацию на 13 месяцев раньше срока, предусмотренного уставом.[[57]](#footnote-57)

Объём невыполненных работ на дороге составлял 3,6 млн. рублей, т. е. 6% от строительной стоимости.

Но, несмотря на внешний успех проведённых работ, техническое состояние сданных объектов оставляло желать лучшего.

Быстрые темпы строительных работ основывались на жёсткой эксплуатации труда рабочих-строителей, прибывших на постройки из районов, прилегавших к трассам дорог, а также из европейских губерний России.

25 февраля 1914 года в 15 часов забастовали 1100 рабочих на строительстве алтайской железной дороги, под Барнаулом, на Лосихинской протоке. Забастовка была сорвана, 9 человек арестованы.[[58]](#footnote-58)

Помимо отечественных рабочих-артельщиков и военнопленных, на строительстве линий использовался труд законтрактованных рабочих-иностранцев, в основном из дальневосточных стран.

Женский и детский труд широкого распространения при возведении линий не получил, но в годы войны наблюдалась тенденция роста числа женщин и детей на транспорте.

Жизненный уровень рабочих-железнодорожников резко снизился в связи с падением реальной заработной платы из-за повышения цен на продукты питания и предметы первой необходимости после объявления войны. Жилищно-бытовые условия строителей и эксплуатационников, чаще всего, были неудовлетворительными. В особо трудных условиях находились рабочие-строители из-за временного, разъездного характера работ. Неудовлетворительное санитарно-гигиеническое состояние жилищ рабочих, скученность населения, недостаток питьевой воды способствовали распространению эпидемий сыпного тифа и желудочно-кишечных заболеваний (см. приложение 17). [[59]](#footnote-59)

Таким образом, во время строительства и начальной эксплуатации частных железных дорог в Сибири отчётливо проявилось стремление банковской и железнодорожной буржуазии к получению максимально высоких доходов за счёт увеличения норм эксплуатации и ухудшения условий труда и быта рабочих.

# Заключение

И в заключение подведём итоги проведённого исследования.

Главной предпосылкой транспортного освоения Алтайского округа в конце XIX – начале ХХ века явилось сооружение Транссибирской магистрали. Великая Сибирская дорога открыла Сибирь для переселенцев, стимулировав рост городов и населения, что, в свою очередь, вызвало пополнение трудовых ресурсов Алтайского округа. Расширение рынка рабочей силы стимулировало развитие сельского хозяйства в округе, где вплоть до начала ХХ века при транспортировке грузов использовался лишь гужевой и водный транспорт. В этой связи отчётливо проявилась необходимость соединения Алтайского округа с Транссибом сетью железных дорог.

Сравнение предложенных проектов строительства железнодорожных линий не удалось провести в полной мере в связи с отсутствием достаточного количества источникового материала. Однако можно утверждать, что строительство железнодорожной ветви в направлении Барнаул – Новониколаевск вполне оправдано с точки зрения строительной и коммерческой экономии, а также наиболее широкого оживления округа железной дорогой.

Главным источником инвестирования железнодорожного строительства были крупные акционерные компании, которые обладали значительными привилегиями. Предоставляя льготы банковской буржуазии, правительство осуществляло постоянный контроль над частным железнодорожным строительством. Велика была роль иностранных банков в реализации капитала, но в строительстве дороги иностранный капитал занимал подчинённую позицию по отношению к отечественному.

Руководство строительством осуществляли квалифицированные кадры, ранее задействованные на строительстве российских и заграничных железнодорожных линий.

Строительство железной дороги велось быстрыми темпами. Даже с началом Первой Мировой войны, при сокращении расходов на строительство линии, темпы строительства не сократились.

Это достигалось, прежде всего, за счёт жёсткой эксплуатации труда рабочих-строителей, условия жизни которых были неудовлетворительными.

Постройка дороги активизировала торговлю с сопредельной Монголией, разрядила земельные противоречия в центре страны за счёт переселения в Сибирь, увеличила возможности для вывоза из Сибири сельскохозяйственного сырья и ввоза промышленных товаров, определило перспективы для экономического и социального роста городов в зависимости от близости к железнодорожному пути.[[60]](#footnote-60)

Сооружение дороги содействовало включению хозяйства Алтая в сферу российской и мировой экономики, развитию производительных сил региона.[[61]](#footnote-61)

Строительство Алтайской железной дороги оказало большое влияние на Барнаул: появление железнодорожной станции, депо, строительство ВРЗ, моста через Обь, новых промышленных предприятий; а самое главное – оно способствовало подъему земледелия и скотоводства, дало выход хлебу и другой продукции сельского хозяйства Алтая на российский и мировой рынки.[[62]](#footnote-62)

Дорога связала Барнаул с Транссибом сетью российских железных дорог, коренным образом изменила транспортное положение города, ускорила развитие его промышленности и рост населения.[[63]](#footnote-63)

# Список источников и литературы

**Источники:**

1. Жизнь Алтая // По Сибири. 1915 г. № 145.

1. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 145.
2. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 153.
3. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 160.
4. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 164.
5. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 171.
6. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 177.
7. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 181.
8. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 183.
9. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 184.
10. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 195.
11. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 198.
12. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 213.
13. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 220.
14. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 221.
15. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 224.
16. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 224.
17. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 232.
18. Жизнь Алтая // Хроника. 1915 г. № 233.
19. Жерновков Г.И. Необходимость железнодорожной ветви Барнаул – Новониколаевск. // Сибирские вопросы. 1907 г. № 31.
20. Жерновков Г.И. Экономическая записка к проекту железной дороги Барнаул – Обь по изысканиям 1907 года в связи с проектом Туркестан-Сибирской железной дороги. Новониколаевск, 1908.
21. Колотилов П. Эволюция рынков Сибири. // Сибирские вопросы. 1907 г. № 24.

**Литература:**

1. Баталова Т.И. История частного железнодорожного транспорта Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Томский госуниверситет им. В.В. Куйбышева. Томск, 1990.
2. Баталова Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале ХХ вв. // Т.К. Щеглова, А.В. Контев. История Алтайского края XVIII- XX вв.: Научн. и документал. материалы. Барнаул, БГПУ, 2005.
3. Баталова Т.И. Проекты железнодорожного строительства на территории Алтайского горного округа. // Географические проблемы Алтайского края. Барнаул, 1991.
4. Валентинов Б. Начало. // Алт. правда, 27-29 сентября, 1970 г.
5. Воробцова Л.Н. Деятельность городской думы Новониколаевска и её

городского головы В.И. Жернакова по защите проекта Алтайской железной дороги. // Из прошлого Сибири. Новосибирск, 1990. В. 3. Ч. 1.

1. Выписка из устава акционерного общества Алт. ж. д. // Хрестоматия по

истории Алтая. Барнаул, 2003.

1. Интернет-сайт: МОУ СОШ имени Б. Богаткова г. Новосибирска

<http://phys.nsu.ru/school/museum/history_photo.htm>

1. Историческая справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д.
2. Историческая справка из технической библиотеки Алт. отделения. Зап.-Сиб. ж.д.
3. Козлов А.Д. История Алтайской железной дороги: проекты и строительство. // Социально-экономическое развитие Алтая в XVII – XIX вв. Барнаул, БГПУ, 1984.
4. Макаревич В.И. История Алтайской железной дороги (1897–1917 гг.). Новосибирск, 1974.
5. Очерки истории Алтайского края. Барнаул, 1987.
6. Старцев А.В., М.О.Тяпкин, О.А.Тяпкина. История Барнаула: Учебное

пособие для средней школы. Барнаул, 2000.

1. Щербакова С. Дорога в успешное будущее. // «Это мой мир»: краевое

литературно-художественное издание, семейная газета. 2007 г. №13.

1. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап.- Сиб. ж. д. [↑](#footnote-ref-1)
2. Там же. [↑](#footnote-ref-2)
3. Колотилов. П. Эволюция рынков Сибири. // Сибирские вопросы, 1907. № 24. С. 24. [↑](#footnote-ref-3)
4. Баталова Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале ХХ вв. // Т.К. Щеглова, А.В. Контев. История Алт. края XVIII-XX вв.: Научн. и документал. материалы. // Барнаул, БГПУ, 2005 г. С. 216. [↑](#footnote-ref-4)
5. Козлов А.Д. История Алтайской железной дороги: проекты и строительство. // Социально-экономическое развитие Алтая в XVII-XIX вв. Барнаул, БГПУ, 1984. С. 131. [↑](#footnote-ref-5)
6. Воробцова Л.Н. Деятельность городской думы Новониколаевска и её городского головы В.И. Жернакова по защите проекта Алтайской железной дороги. //Из прошлого Сибири. Новосибирск, 1990 г. В. 3. Ч. 1. С. 47-49. [↑](#footnote-ref-6)
7. Жерновков Г.И. Экономическая записка к проекту железной дороги Барнаул – Обь по изысканиям 1907 года в связи с проектом Туркестан-Сибирской железной дороги. Новониколаевск, 1908. С. 31. [↑](#footnote-ref-7)
8. Жерновков Г.И. Необходимость железнодорожной ветви Барнаул – Новониколаевск. // Сибирские вопросы, 1907. № 31. С. 9. [↑](#footnote-ref-8)
9. Жерновков Г.И. Необходимость железнодорожной ветви…. С. 10. [↑](#footnote-ref-9)
10. Документ № 71. //Барнаульская городская Дума (1877-1996 гг.). Сборник документов. Барнаул, 1999 г. С. 77-78. [↑](#footnote-ref-10)
11. Жерновков Г.И. Экономическая записка…. С. 24. [↑](#footnote-ref-11)
12. Баталова Т.И. Проекты ж/д строительства на территории Алтайского горного округа. // Географические проблемы Алтайского края. Барнаул, 1991 г. С. 37. [↑](#footnote-ref-12)
13. Историческая справка Алт. отд. Зап.- Сиб. ж. д. Барнаул, 1970 г. С. 11. [↑](#footnote-ref-13)
14. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-14)
15. Там же. [↑](#footnote-ref-15)
16. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-16)
17. Там же. [↑](#footnote-ref-17)
18. Макаревич В.И. История Алтайской железной дороги (1897-1917 гг.). Новосибирск, 1974. С. 12. [↑](#footnote-ref-18)
19. Макаревич В.И. История Алтайской железной дороги (1897-1917 гг.). Новосибирск, 1974. С. 18-19. [↑](#footnote-ref-19)
20. Там же. С. 19-20. [↑](#footnote-ref-20)
21. Документ № 190, Ч. 1. Хрестоматия по истории Алтая. Барнаул, 2003 г. С. 259. [↑](#footnote-ref-21)
22. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-22)
23. Документ № 190, Ч. 2. Хрестоматия по истории Алтая. Барнаул, 2003 г. С. 259. [↑](#footnote-ref-23)
24. Баталова Т.И. Железнодорожное строительство…. С. 13. [↑](#footnote-ref-24)
25. Барнаул. Летопись города. С. 148. [↑](#footnote-ref-25)
26. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-26)
27. Историческая справка Алт. отд. Зап. - Сиб. ж. д. Барнаул,1970 г. С. 9. [↑](#footnote-ref-27)
28. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-28)
29. Щербакова С. Дорога в успешное будущее. // «Это мой мир»: краевое литературно-художественное издание, семейная газета, 2007 г. №13. [↑](#footnote-ref-29)
30. Валентинов Б. Начало. // Алт. правда, 1970 г; 27, 29 сентября. [↑](#footnote-ref-30)
31. Барнаул. Летопись города. С. 148. [↑](#footnote-ref-31)
32. Баталова Т.И. Проекты ж/д строительства на территории Алтайского округа. С. 14. [↑](#footnote-ref-32)
33. Баталова Т.И.Железнодорожное строительство…. С.223. [↑](#footnote-ref-33)
34. Историческая справка из технической библиотеки Алт. отд. Зап.-Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-34)
35. Историческая справка Алт. отд. Зап. - Сиб. ж. д. Барнаул, 1970 г. С. 10. [↑](#footnote-ref-35)
36. Жизнь Алтая. // По Сибири. 1915 . № 145. С. 3. [↑](#footnote-ref-36)
37. Жизнь Алтая. // Хроника. 1915. №145. С. 4. [↑](#footnote-ref-37)
38. Жизнь Алтая. // Хроника. 1915. № 164. С. 4. [↑](#footnote-ref-38)
39. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-39)
40. Жизнь Алтая. // Хроника. 1915. № 171. С. 4. [↑](#footnote-ref-40)
41. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 177. С. 4. [↑](#footnote-ref-41)
42. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 181. С. 4. [↑](#footnote-ref-42)
43. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 183. С. 4. [↑](#footnote-ref-43)
44. Жизнь Алтая // Объявление. 1915. № 184. С. 1. [↑](#footnote-ref-44)
45. Жизнь Алтая // Объявление. 1915. № 184. С. 2. [↑](#footnote-ref-45)
46. Жизнь Алтая // Объявление. 1915. № 185. С. 1. [↑](#footnote-ref-46)
47. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 195. С. 4. [↑](#footnote-ref-47)
48. Историческая справка из технической библиотеки Алт. отд. Зап.-Сиб. ж. д. [↑](#footnote-ref-48)
49. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 198. С. 4. [↑](#footnote-ref-49)
50. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 213. С. 4. [↑](#footnote-ref-50)
51. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 220. С. 4. [↑](#footnote-ref-51)
52. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 224, 221. С. 4. [↑](#footnote-ref-52)
53. Жизнь Алтая // Хроника. 1915. № 233. С. 4. [↑](#footnote-ref-53)
54. Барнаул. Летопись города. С.146. [↑](#footnote-ref-54)
55. Историческая справка Алт. отд. Зап. - Сиб. ж.д. Барнаул, 1970 г. С. 15. [↑](#footnote-ref-55)
56. Щербакова С. Дорога в успешное будущее. [↑](#footnote-ref-56)
57. Ист. справка из музея ж/д дела Алт. отделения Зап. - Сиб. ж.д. [↑](#footnote-ref-57)
58. Барнаул. Летопись города. С. 146. [↑](#footnote-ref-58)
59. Баталова Т.И. Проекты ж/д строительства…. С. 16. [↑](#footnote-ref-59)
60. Баталова Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале ХХ вв. С. 217. [↑](#footnote-ref-60)
61. Макаревич В.И. История Алтайской железной дороги (1897-1917 гг.). Новосибирск, 1974. С. 25. [↑](#footnote-ref-61)
62. Щербакова С. Дорога в успешное будущее. [↑](#footnote-ref-62)
63. Баталова Т.И. Алтайское отделение Западно-Сибирской железной дороги. // Нижнее Причумышье. Очерки истории и культуры. Барнаул, 1997. С. 20. [↑](#footnote-ref-63)