

Тестов Виталий Николаевич

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБХОДНОЙ ЛИНИИ СУРАМСКОГО ПЕРЕВАЛА ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СЕРЕДИНЕ 80-Х - НАЧАЛЕ 90-Х ГОДОВ XIX В.

В статье отражена история обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги России. Изложены основные проблемы ее сооружения. Показана ведущая роль правительства Александра III в решении этих сложнейших проблем.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/8-4/53.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 8 (14): в 4-х ч. Ч. VI. С. 192-194. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/8-4/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

лишь плановыми показателями (хотя в отчетных документах авиапредприятий часто встречаются цифры по перерасходу заработной платы и упоминание о превышении лимита штатных единиц).

Другой сложностью при работе с материалами фонда стали рукописные отчеты авиапредприятий (за разные годы), где не всегда четко можно проследить статистические показатели, так как они вручную переправлялись поверх ранее написанных. Возникает вопрос о достоверности таких показателей, так как невозможно выявить причину данных исправлений (то ли это внесение корректировок с учетом более четкого расчета, то ли подгон под необходимые цифры по соцсоревнованию!?).

Вызывает некоторую сложность при анализе статистической информации цифровой материал. Сложность здесь заключается в расхождении типовых бланков отчетности второй половины 1960-х годов и последующего периода. В конце 1960-х годов в бланк (табличный вариант, мог быть расчерчен вручную или напечатан типографским способом) отчетных показателей включено меньше, чем в последующий период. В 1980-е годы также встречаются отчеты первичных организаций, написанные от руки. Сводные отчеты самого Управления всегда имеют печатную форму.

Таким образом, документы, хранящиеся в ГАНО, охватывают материалы по всем авиапредприятиям и организациям, входящим в состав ЗСУ ГА. Для уточнения и проверки данных, получения более расширенной информации целесообразно привлекать документы, хранящиеся в архивах Кемеровской, Томской и Омской областей, а также Алтайского края.

Список литературы

1. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р. 1712. Оп. 1.

WEST SIBERIAN CIVIL AVIATION ADMINISTRATION FUND IN NOVOSIBIRSK REGION STATE ARCHIVE: STRUCTURE AND CONTENT

Tat'yana Anatol'evna Sycheva, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Contemporary Native History
Kemerovo State University
tsycheva@rambler.ru

The author pays special attention to the analysis of the structure of the fund of the West Siberian Civil Aviation Administration (WS CAA) of Novosibirsk region state archive, presents the nomenclature of the files stored in the fund, for the first time conducts the analysis of the fund acquisition stages and reveals the advantages and disadvantages in WS CAA fund organization.

Key words and phrases: West Siberia; airlines; sources; archival fund; inventory; structure; content.

УДК 94(47).082:625.1(09)

В статье отражена история обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги России. Изложены основные проблемы ее сооружения. Показана ведущая роль правительства Александра III в решении этих сложнейших проблем.

Ключевые слова и фразы: Комитет министров; местный контроль; Сурамский перевал; восточный и западный участки Сурамского перевала; Закавказская железная дорога.

Виталий Николаевич Тестов, к.и.н., доцент
Кафедра гуманитарных и социально-экономических дисциплин
Военный авиационный инженерный университет, г. Воронеж
vvbakhtin@rambler.ru

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБХОДНОЙ ЛИНИИ СУРАМСКОГО ПЕРЕВАЛА ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СЕРЕДИНЕ 80-Х – НАЧАЛЕ 90-Х ГОДОВ XIX В. ©

Решение вопроса о сооружении обводного тоннеля Сурамского перевала, являвшегося основным тормозом в развитии движения по Закавказской железной дороге, относится к середине 1880-х годов, хотя затруднения во время следования поездов по перевалу вследствие допущенных там крутых уклонов в 0,045, стали ощущаться уже с 1874 г. В связи с этим при преобразовании железнодорожного общества из французского в русское правительством предполагалось выделение из нового выпуска облигационного капитала необходимой денежной суммы на переустройство Сурамского перевала распоряжением самого общества. Но из-за непредвиденных расходов к концу 1885 г. для планируемого сооружения оставалось всего 114 000 руб. мет.

При таком незначительном наличии денежных средств министр путей сообщения К. Н. Посыет внес на рассмотрение Комитета министров представление от 28 декабря 1885 г., заключавшееся следующим вопросом: «Следует ли строить обход Сурамского перевала Обществом Закавказской железной дороги или казной, с выкупом самой дороги?». На прошедших 7 и 14 января 1886 г. заседаниях Комитета министров после обсуждения этого вопроса было принято решение: «переустройство Сурамского перевала признать неотлагательным, постройку самого тоннеля и новой восточной от него части до ст. Михайловской исполнить казною, западную же новую часть предоставить Обществу». Данное положение Комитета министров было Высочайше утверждено 18 января 1886 г. [9, с. 16]. Однако уже 22 апреля 1886 г. председатель правления Общества Закавказской железной дороги обратился непосредственно к императору Александру III с просьбой о поручении Обществу всех строительных работ по переустройству Сурамского перевала или принятии этой железной дороги в государственное управление.

После всестороннего обсуждения данного ходатайства на прошедших 27 января и 3 февраля 1887 г. заседаниях Комитета министров, в соответствии с Высочайше утвержденным 11 февраля того же года положением Комитета, ходатайство председателя Общества Закавказской железной дороги о передаче ему всего переустройства Сурамского перевала было отклонено. Министру финансов И. А. Вышнеградскому поручалось сообщить Обществу о необходимости созыва общего собрания акционеров для решения вопроса о выкупе этой железнодорожной линии [7, с. 326, 327].

Между тем перестройка Сурамского перевала предусматривалась Высочайше утвержденным еще 9 июня 1886 г. мнением Департамента Государственной экономии Государственного совета. В 1887 г. началось проведение обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги. Оно заключалось в сооружении тоннеля длиной 3 версты 369,29 сажени и прикреплении к нему с западной и восточной сторон строившихся железнодорожных ветвей протяженностью 12 верст. Как видно, эта сложная конструкция, состоявшая из длинного тоннеля и вплотную примыкавших к нему с обеих сторон железных дорог, в целом достигла около 16 верст. Строительные работы производились распоряжением Министерства путей сообщения, посредством государственного финансирования. Уже в октябре 1888 г. была завершена «одна из самых важных работ по устройству тоннеля – пробивка нижней, направляющей галереи. При встрече работ, производившихся одновременно с западной и восточной сторон, оказалось, что галерее дано направление замечательно точное, так что ось восточной ее стороны не сошлась с осью западной части всего на 0,04 сажени, т.е. менее чем на два вершка. Против первоначальных предположений пробивка галереи была исполнена раньше на 248 суток, причем протяжение ее, сравнительно с прежними исчислениями, оказалось более на 11,40 сажени».

Работы по окончательному устройству тоннеля произведены к 1 января 1889 г. на протяжении 506 сажени. В остальной же части тоннеля выемка грунта и каменная кладка производились настолько успешно, что полного окончания работ в тоннеле можно было ожидать не позднее предположенного в начале срока, т.е. половины будущего года.

Деятельность строительного управления обходной линии Сурамского перевала, по удостоверению местного контроля, заслуживала полного одобрения как в отношении срочного выполнения работ, так и в отношении их прочности и доброкачественности. Причем подлежащие предварительной проверке документы составлялись настолько ясно и отчетливо, что предоставили полную возможность к своевременному и правильному учету производимых операций» [1, с. 150, 151].

Для выполнения каменной отделки тоннеля, а также мостовых и других работ потребовалось огромное количество строительных материалов: камня – около 15 000 куб. саж., цемента – около 80 000 бочек, песка – не менее 4 000 куб. саж., динамита – 10 000 пудов. Вывезено грунта из тоннеля около 4 000 куб. саж. В работах по возведению тоннеля принимали участие в среднем около 2 000 рабочих. Вследствие отсутствия в Закавказье опытных специалистов по буровым и минерным работам их пришлось привлекать из Германии и Италии. Остальные же мастера – слесари, плотники, каменщики и прочие работники – приглашались из Персии, Турции, Греции и внутренних губерний России. На все отделочные работы был использован цемент Новороссийского завода. «Здесь, на Сураме, впервые была применена проба на морозе, по программе, предложенной заведующим лабораторией института путей сообщения, профессором Белелюбским. Испытания материалов на месте производились, главным образом, при участии горного инженера Стравеского» [8, с. 82, 83].

В 1889 г. строительные работы по сооружению обходной линии Сурамского перевала были разделены на два основных участка. Работы на первом участке, состоявшем из большого тоннеля, подхода к нему с восточной стороны и частично с западной стороны, по предварительным расчетам стоимостью 8 400 000 руб., осуществлялись непосредственным распоряжением правительства. Строительные работы на первом участке выполнялись весьма удовлетворительно. К 1 января 1889 г. удалось выполнить 78% запланированных работ.

Работы на втором участке, т.е. остальное расстояние подхода с западной стороны, стоимость которых определилась в 2 173 300 руб., первоначально планируемые к выполнению Обществом Закавказской железной дороги, были сданы оптовому подрядчику Бескровному. Их неуспешное выполнение вызывало опасения по поводу задержки открытия обходной линии Сурамского перевала. Из всей суммы, предназначенной для оплаты строительных работ под руководством подрядчика Бескровного, к 12 января было израсходовано лишь 735 838 руб.

Стремление ограждения казны от возможных потерь из-за незавершенного строительства в назначенный срок послужило одним из поводов к скорейшему выкупу Закавказской железной дороги [2, с. 120, 122].

Открытие основного участка обходной линии Сурамского перевала вместе с тоннелем между станциями Михайлово и Цина, заменившего горный участок с крутыми подъемами той же протяженности, состоялось в присутствии министра путей сообщения А. Я. Гюббенета 16 октября 1890 г. [10, с. 1].

По заключению представителей местного контроля, строительные работы на открывшемся железнодорожном участке выполнены тщательно и из доброкачественных материалов. И хотя точная стоимость еще не была установлена, тем не менее по предварительным расчетам из общей суммы, выделенной на проведение основного участка, экономия должна составить около 350 000 руб.

В действительности на строительство восточного участка обходной линии Сурамского перевала вместе с введенным тоннелем израсходовано 7 543 000 руб. Экономия составила 857 000 руб.

Что касается работ, сданных подрядчику Бескровному, – устройство остальной части подхода к тоннелю с западной стороны, то он «обязался по договору окончить работы к 1 декабря 1890 г.» [3, с. 115, 116]. Однако строительные работы на западном участке обходной линии Сурамского перевала не были завершены и к последнему назначенному сроку – 1 июля 1891 г. Их удалось выполнить лишь к 4 октября того же года, и то с недоработками на сумму около 47 000 руб.

С подрядчика Бескровного предполагалось взыскать значительную денежную сумму за каждый просроченный день, в целом составившую 144 835 руб. «Но ввиду несостоятельности Бескровного, получение этой суммы представлялось сомнительным». Вместе с тем строительную стоимость работ на западном участке удалось сохранить на уровне, определенном по расценочной ведомости [4, с. 98, 99].

Самоотверженный труд строителей обходной линии Сурамского перевала был высоко оценен комиссией, производившей перед открытием тщательный осмотр выполненных работ. В заключение обширного доклада о результатах осмотра подчеркивалось: «Совершенно исключительные по трудности и разнообразию местных препятствий условия производства работ в наибольшем тоннеле в России побеждены благодаря неусыпной энергии, находчивости и основательному знанию дела, прежде всего, начальника работ инженера Рыздзевского, а затем его сотрудников. Особенно вредные гигиенические условия местности и трудность приискания подготовленных рабочих сил увеличивают заслугу исполнителей гигантского сооружения тоннеля» [8, с. 84].

Так, несмотря на большие трудности, связанные с проведением обходной линии Сурамского перевала, уже вскоре после открытия четко проявилось ее огромное позитивное влияние на перевозочный процесс по Закавказской железной дороге, заключающееся в обеспечении своевременной и более удобной доставки различных грузов. И если в 1891 г. чистый доход Закавказской железной дороги составлял 9 498 607 руб. [4, с. 108], то уже в 1892 г. он достиг 10 396 628 руб. [5, с. 119], а в 1893 г. – 11 829 000 руб. [6, с. 118].

Ежегодное улучшение результатов работы Закавказской железной дороги позволяло рассчитывать и на дальнейшее вполне успешное функционирование.

Список литературы

1. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1888 г.** СПб.: Государственная типография, 1889. 179 с.
2. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1889 г.** СПб.: Государственная типография, 1890. 159 с.
3. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1890 г.** СПб.: Государственная типография, 1891. 160 с.
4. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1891 г.** СПб.: Государственная типография, 1892. 144 с.
5. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1892 г.** СПб.: Государственная типография, 1893. 143 с.
6. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1893 г.** СПб.: Государственная типография, 1894. 147 с.
7. **Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно / под ред. В. М. Верховского.** СПб.: Тип. МПС (Высочайше утвержденного Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1899. Вып. 2. 591 с.
8. **История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования: 1871-1896 / сост. А. Аргутинский-Долгоруков.** Тифлис, 1896. 682 с.
9. **Краткий очерк Министерства путей сообщения // Доклад Комиссии для составления проекта изменений и дополнений Общего Устава Российских железных дорог.** 1910. Ч. 1. 221 с.
10. **Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1890 г.** СПб.: Тип. И. Гольдберга, 1892. 168 с.

KEY PROBLEMS OF SURAMI PASS BYPASS LINE OF TRANSCAUCASIAN RAILWAY IN THE MIDDLE OF THE 80S – THE BEGINNING OF THE 90S OF THE XIXTH CENTURY

Vitalii Nikolaevich Testov, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Classical and Social-Economic Disciplines
Military Aviation Engineering University in Voronezh
 vvbakhtin@rambler.ru

The author discusses the history of Surami Pass bypass line of Transcaucasian Railway in Russia, presents the basic problems of its construction and shows the leading role of Alexander III government in these complex problems solution.

Key words and phrases: Committee of Ministers; local control; Surami Pass; east and west sections of Surami Pass; Transcaucasian Railway.