

УДК 94 (571.16)

Е.В. Вечер

РАЗВИТИЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ТОМСКОЙ ГУБЕРНИИ ПОД ВЛИЯНИЕМ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX вв.

Рассматривается Транссибирская железнодорожная магистраль как фактор влияния на процессы возникновения и развития населенных пунктов в Томской губернии на рубеже XIX–XX вв.

Ключевые слова: железная дорога, станции, города, села.

Часть Транссибирской железнодорожной магистрали, проходящая по Томской губернии, составляла около 1000 верст [1. Л. 194]. Первоначально на всем этом огромном протяжении не было ни одного крупного города, но сама магистраль оказала заметное влияние на процесс возникновения и развития населенных пунктов. Проследить динамику развития поселенческой сети на территории Томской губернии в конце XIX – начале XX в. позволяют данные «Списков населенных мест Томской губернии» за 1893 и 1911 гг.

Источники показывают, что в этот период общее число населенных пунктов в пределах губернии быстро увеличивалось, при этом изменялось соотношение населения по округам. С 1893 по 1911 г. количество населенных пунктов в Томской губернии увеличилось на 1 753 (т.е. в 1,5 раза) и составило 4 970. При этом происходит изменение соотношения числа населенных пунктов по уездам. 1 380 из них (27,7 %) располагалось в Томском уезде, 1058 (21,2 %) – в Барнаульском, 738 (14,8 %) – в Каинском, 571 (11,5 %) – в Кузнецком, 435 (8,7 % – в Бийском), 424 (8,5 %) – в Мариинском и 374 (7,5 %) – в незадолго до этого образованном Змеиногорском уезде [2. С. 38]. Новые населенные пункты возникли в уездах, через которые прошла Транссибирская железнодорожная магистраль. Удельный вес сел как крупных населенных пунктов увеличился с 1893 по 1911 г. в 1,8 раза. Прослеживается снижение доли деревень и увеличение доли поселков в общем числе поселений. К 1911 г. в губернии размещалось уже 518 переселенческих поселков, что составляло 42,6 % от общего числа поселков.

Быстро росли села, расположенные вдоль железной дороги: Берикуль, Суслово, Тяжин, Ижморское, Итат, Тутальская. По ходу сооружения Транссибирской магистрали на территории Томской губернии возникли новые станции: Тайга, Анжерская, Судженская, Славгород (Барнаульского уезда), Топки, Юрга. Железнодорожные узлы с крупными депо стали базой для роста таких новых городов, как Татарск, Тайга, Боготол.

В декабре 1893 г. Комитет Сибирской железной дороги утвердил железнодорожную ветку на Томск. Точка, от которой должно было пойти ответвление на Томск, была вначале названа Томском-Таежным (в будущем – Тайга). В июне – июле 1895 г. началось строительство Томской ветки одновременно от Томска и от Магистрала (Транссиба). 22 июля 1896 года первый поезд прибыл из Тайги в Томск. С 1 января 1898 г. было открыто регулярное

движение по ветке Тайга – Томск – Черемошники протяженностью 89,03 версты [3. С. 1]. Обретя регулярную железнодорожную связь с административным и культурным центром губернии, Тайга стала быстро развиваться и была официально признана населенным пунктом Томской губернии. Заняв важное место среди станций Сибирской железной дороги в качестве узловой станции, Тайга привлекла к себе массу населения, образовавшего вдоль линии многолюдный поселок. На станции происходила пересадка пассажиров, солидная передача грузов, следующих как в Томск из Восточной Сибири и Европейской России, так и из Томска по этим двум направлениям. Признанный официально в 1896 г. пристанционный поселок рос за счет железной дороги. Она требовала от прилегающих к головной магистрали и к Томской ветке деревень притока рабочих рук, продовольствия. На тайгинский переселенческий пункт люди все время прибывали и выбывали в места заселения. Переселенческие бараки никогда не пустовали. Особенно много переселенцев скапливалось на узловой станции в весенние и летние месяцы. Например, в марте – июне 1914 г. в местном переселенческом пункте ежедневно регистрировалось по 500–700 человек [4. С. 38–40]. 11 января 1911 г. Тайга получила статус безуездного города с населением 10 100 человек.

В 1895 г. было закончено строительство станции Анжерская. В 1898 г. были открыты Анжерские казенные копи Министерства путей сообщения. Анжерская копь являлась одним из подразделений Управления Сибирской железной дороги, это подчеркивает ее роль в снабжении углем Транссибирской магистрали [5. С. 1].

Станция Судженка своим возникновением целиком обязана строительству Транссибирской железнодорожной магистрали. Свое название станция получила от находящегося в 9 верстах от нее села Судженское (население – 1 600 человек) [6. С. 169]. Положение станции среди богатейших угольных месторождений придавало ей особое значение как пункту снабжения минеральным топливом железной дороги. Вблизи станции, у самой линии и в окрестностях, около селения Лебедянского, по бассейнам рек Алчедата и Мазаловского Китата, стали разрабатываться месторождения каменного угля. В окрестностях казенной Анжерской копи были заложены 2 частные: одна из них принадлежала Л.А. Михельсону, другая – «Лебедянскому товариществу». Для вывоза угля к копиям Михельсона была проложена частная соединительная ветка, длиной в 14 верст [7. С. 161]. По мере развития каменноугольного производства станция Судженка обретала все большее грузовое значение. К 1900 г. отсюда отправлялось до 20 млн пудов угля, добываемого как в частных, так и в казенных копиях. Кроме каменного угля, отсюда отправлялось до 850 тыс. пудов различных грузов (хлеб в зерне, мука, лесные материалы).

Города нынешней Кемеровской области Топки и Юрга своим развитием также обязаны Транссибу. При строительстве магистрали, пересекающей Сибирь с запада на восток, большинство специалистов считали, что весь будущий грузопоток с юга к магистрали возьмет на себя речной транспорт. Однако эти предположения оправдались лишь частично. Открытие крупных месторождений каменного угля и железной руды в Кузнецком бассейне,

массовая колонизация Алтая и Минусинской котловины привели к тому, что речники не справлялись со все возрастающим вывозом полезных ископаемых и сельскохозяйственной продукции. Уже в начале XX в. остро встал вопрос о соединении южносибирских районов сетью меридиональных подъездных путей с Транссибом.

Инициатором строительства Кольчугинской железной дороги выступил инженер-путеец А.Н. Перцев. В апреле 1906 г. он обратился в Министерство торговли и промышленности с ходатайством о разрешении образовать ему акционерное общество для строительства и эксплуатации железной дороги от разъезда Мошково через Кольчугинские каменноугольные копи до Бачатских железорудных месторождений и ветвью к Гурьевскому железодельному заводу общей протяженностью около 285 верст [8. С. 117]. Рассмотрев эти предложения, члены Комиссии по новым железным дорогам нашли их неправомерными по ряду причин, сочтя более целесообразным направление линии от Кольчугина по указанному водоразделу с примыканием к Транссибирской магистрали не у разъезда Мошково, а в районе ст. Юрга.

В октябре 1912 г. отставному тайному советнику В.Ф. Трепову и действительному статскому советнику С.С. Хрулеву удалось заключить с Кабинетом договор об аренде Кольчугинских каменноугольных копей, при условии соединения их однопутной ширококолейной дорогой общего пользования до станции Юрга [9. Л. 1]

Согласно проекту Устава Общества Кольчугинской железной дороги, сооружение линии длиной 187 верст предполагалось производить полностью за его счет с правом принудительного отчуждения недвижимых имуществ и безвозмездного пользования находящимися в полосе строительства казенными землями. Основной капитал планировалось составить посредством выпуска акций на сумму 1,13 млн руб. и облигаций на такую сумму, которая после реализации равнялась бы вместе с акционерным капиталом строительной стоимости дороги. 2 января 1913 г. [8. С. 118] для строительства дороги в Иркутске были завербованы рабочие из числа бывших политкаторжан и политссыльных [10. Л. 2]. 2 сентября 1915 г. было открыто временное товарное движение на основной линии Юрга – Кольчугино (184,67 версты), а через три дня – на подъездных ветках Кольчугино – Рудник (2,93 версты) и Топки – Кемерово (35,65 версты) [8. С. 119]. Основными станциями здесь стали: Юрга I, Юрга II, Арлюк, Шишино, Топки, Плотниково, Раскатиха, Кольчугино. В основном линия была ориентирована на грузовые перевозки. Товарный парк в то время насчитывал 23 паровоза и 497 вагонов (преимущественно углевозов. За сентябрь – декабрь 1915 г. было перевезено свыше 2,04 млн пудов различных товаров, из которых почти 2/3 приходилось на каменный уголь, отправляемый в основном на Урал [11. 22 марта].

Город Топки был основан в 1914 г. как железнодорожная станция. Название было дано от старинной русской деревни Топки, расположенной неподалеку [6. С. 184]. Город Юрга возник на месте пристанционного поселка на Транссибе, основанного в 1913 г. [6. С. 211]. Рабочий поселок Яшкино был основан при строительстве Транссибирской железной дороги как разъезд на 200-м километре от Новониколаевска на восток. В 1907 г. здесь воз-

ник известковый завод, на базе которого в 1912 г. был построен цементный завод. Расположение завода на магистрали обеспечивало избыток рабочей силы, и к 1913 г. на заводе насчитывалось уже около 600 человек. Вокруг построенного завода постепенно стал строиться поселок [12. № 64]. Село Тисуль также возникло как разъезд на Транссибирской магистрали [6. С. 181].

Город Славгород был основан в Барнаульском уезде в 1908 г. на месте, где еще в 1907 г. не было ни одного поселка. Благодаря своему расположению на железной дороге в районе Кулундинской степи, где динамично развивалось сельское хозяйство, Славгород быстро стал важным торговым центром Томской губернии [13. С. 529]. Уже в 1914 г. Славгород получил статус города [14. Л. 1–16]. В 1915 г. возник новый город – Камень-на-Оби [15. С. 116–120].

Дорога становилась значительным градообразующим фактором на рубеже веков и особенно в начале XX в. При этом учитывался опыт предыдущего возведения железнодорожных сообщений Европейской России. Проектировщики пытались избежать «гибельных в санитарном и пожарном отношении условий стройки» [1. Л. 153]. Архитектор Дмитрий Лебедев, преподававший в Петербургском институте инженеров путей сообщения, решил внести определенную систему в сибирскую застройку. Со своими соображениями он обратился в Управление строительства Средне-Сибирской железной дороги, предлагая по-иному возводить вокзалы и станционные сооружения Сибири. Поскольку реки Сибири текут с юга на север, то эти особенности должны быть учтены при прокладке Транссиба. Вокзал должен располагаться непременно с правой, «то есть с южной стороны полотна, а железнодорожные мастерские, депо, склады и заводы – с левой», ниже по течению, «чтобы не загрязнять вод села или города» [16. С. 36]. Правосторонними на магистрали стали вокзалы Боготола, Мариинска и многих других станций.

Строительство Транссибирской магистрали существенно изменило жизнь и старых населенных пунктов Томской губернии. Таких, например, как Мариинск, основанный в XVIII в. на реке Кие как село Кийское. В 1856 г. оно получило статус уездного города, а в 1857 г. – название Мариинск в честь жены императора Александра II [6. С. 116]. Эти места славились золотопромышленностью. Великий Сибирский путь пересек Мариинск в 1893 г. Многие рабочие-старатели пополнили ряды строителей магистрали. В 1897 г. население окружного города составляли 13 тыс. человек. К 1900 г. население Мариинска насчитывало 16 805 душ. Городские доходы составляли 25 тыс. руб., торговые обороты достигали 1 млн руб. Район станции давал ежегодно до 350 тыс. пудов грузов (хлеб, пенька, сливочное и конопляное масло, лесоматериалы) [17. С. 181]. Дальнейшее промышленное развитие города было связано с ростом переселенческого движения и с общим подъемом экономики Томской губернии. Именно прокладка Транссиба через Мариинск стала решающим фактором, благодаря которому за 50 лет (с 1860 по 1910 г.) в городе увеличилось население в 4,5 раза [18. С. 34]. По мнению современников, Мариинск затмил собой ранее оживленный центр Енисейской губернии – город Енисейск, который из крупного центра золотопромышленности и торговли превратился в заброшенный поселок. Оставшийся

в стороне от магистрали Енисейск оживлялся лишь во время навигации. Число жителей с 1897 по 1926 г. здесь сократилось с 11,5 до 4,7 тыс. [18. С. 35]. Мариинск же процветал, хотя на приисках «золотая лихорадка» к концу XIX в. давно закончилась. Теперь Мариинск развивался благодаря выгодному положению на главной Сибирской дороге.

Губернский город Томск остался в стороне от Транссиба. Начальник строительства Средне-Сибирского участка дороги Н.П. Меженинов основной причиной того, что Транссиб должен пройти в стороне от Томска, считал ненадежность водной системы на участке Омск – Тюмень, где по первоначальному проекту должна была пройти магистраль. Было утверждено направление Западносибирской железной дороги от Челябинска на Курган, Петропавловск, Омск, Каинск, с переходом р. Оби у села Кривошеково до станции Почитанской Среднесибирской железной дороги, в обход г. Томска [1. Л. 40].

Однако чтобы не лишать Томска статуса губернского города, к нему была проложена от Тайги железнодорожная ветвь. В литературе и публицистике того времени и более позднего периода появилось немало высказываний об утрате Томском его торгового значения в связи с прокладкой основной колеи Транссиба в обход губернского центра. Для подобных выводов имелись определенные основания. За 10 лет эксплуатации дороги население Томска увеличилось с 40 тыс. до 80 тыс. жителей, бюджет города возрос с 250 тыс. руб. до 1,1 млн руб., оценочная сумма недвижимых имуществ увеличилась с 3,5 млн руб. до 11 млн руб., общий грузооборот вырос с 4,5 млн пудов до 16 млн пудов. Однако увеличение оборота товаров, перевезенных водным путем, составило 600 % (с 1,75 млн пудов в 1898 г. до 10,5 млн пудов в 1908 г.), тогда как увеличение оборота товаров, перевезенных сухим путем, составило лишь 200 % (с 2,75 млн пудов в 1898 г. до 5,5 млн пудов в 1908 г.) [1. Л. 198]. Торгово-промышленный оборот Томска за 10 лет вырос с 15,5 млн руб. до 52 млн руб., в том числе по оптовой торговле – с 11 млн руб. до 26 млн руб., по мелкой – с 1,5 млн руб. до 4 млн руб., по фабрично-заводской промышленности и акционерным предприятиям – с 3 млн руб. до 22 млн руб. Таким образом, за 10 лет, прошедших после окончания строительства Транссиба, основные показатели экономического развития Томска как губернского города заметно возросли. Однако влияние железной дороги сказывалось на росте товарооборота и размерах торговли не столь значительно, как в населенных пунктах, расположенных на магистрали. Так, торгово-промышленный оборот Томска, как было отмечено выше, в 1898 г. составлял 15,5 млн руб. при населении города в 40 тыс. Торговые обороты поселка Новониколаевского, населенного 5 тыс. жителей, превышали миллион рублей уже в 1896 г., в первый год открытия постоянного движения по Среднесибирскому участку Транссиба [19. Л. 4].

С завершением строительства и установлением регулярного сообщения края с центром страны значительно уменьшилась потребность в торговом посредничестве томских купцов. По сведениям М.Н. Соболева, в 1900 г. в Томске закрылось сразу 14 оптово-торговых фирм. Сокращалась и мелкая торговля. В 1898 г., как сообщалось в местной печати, из 142 лавок на Базар-

ной площади города было взято в аренду только 92, тогда как раньше они «брались с бою» [20. С. 23]. Большие потери понесли купцы-оптовики, владельцы транспортных контор. Объем ссудных операций томских банков сократился с 12,4 млн руб. в 1894 г. до 6,3 млн руб. в 1898 г. [21. С. 51]. И все же довольно скоро выявилось и благоприятное воздействие железной дороги на город, проявившееся, прежде всего, в том, что с проведением ее активизировалась вся деловая жизнь. В «Сибирском торгово-промышленном календаре» на 1898 г. ситуация в Томске оценивалась уже довольно оптимистично: «Заупокойные отповеди Томску по меньшей мере несвоевременны и, по нашему глубокому убеждению, не верны. Падение Томска как перевалочного пункта ничуть не отнимает у него громадного значения как центрального торгового пункта для большого округа, с развитием экономической жизни которого должен расти и центр...» [22. С. 107].

В условиях экономического подъема начала XX в. инициатива томских предпринимателей способствовала выходу из кризиса. В поисках новых рынков томские мукомолы, например, устроили склады крупчатки в Красноярске, и Енисейская губерния стала одним из главных рынков сбыта томской муки. Получив надежную транспортную связь с центром страны, Томск оказался привлекательным для таких крупных торгово-промышленных компаний, как «Невская ниточная мануфактура», товарищество «Братья Нобель», машиностроительное товарищество «Эрлангер А. и К.». По данным налоговой статистики, в 1912 г. в Томске было 897 торговых предприятий I–III разрядов, их обороты составляли 28 424 тыс. руб., а прибыль – 2 179 тыс. руб. В том же году 496 торговых предприятий Новониколаевска имели прибыли в 948 тыс. руб. при общем обороте в 14 800 тыс. руб. [23. С. 184–185].

Торговое значение Томска укрепила первая в Сибири товарная биржа, открытая летом 1901 г. Будучи местом оптовой торговли по образцам и стандартам, биржа представляла собой более совершенную форму торговли, способную охватить широкие территории, осуществить крупные сделки. В Сибири с ее огромными пространствами и недостаточно развитыми средствами и путями сообщения, значительно замедлявшими и удорожавшими доставку товаров, биржевая торговля была необходима. Однако томская биржа не получила особого развития. По мнению О.Н. Разумова, причинами слабого развития биржевого дела в Томске стали «засилье традиционных и давно устаревших меновой и посреднической торговли, а также пассивное отношение предпринимателей, не принявших новую форму» [24. С. 67]. Но, очевидно, на замедление торговых оборотов Томска повлиял также обход города Транссибирской магистралью.

До проведения железной дороги важным средством сообщения служил речной транспорт. В Томске действовали пароходные конторы тюменского торгового дома «Курбатов и Игнатов», Товарищества «Ширков и Компания», а также местных купцов – В.А. Горохова, Д.И. Тецкова, Е.И. Королева, Г.И. Фуксмана и др. [25. С. 18]. Пароходное сообщение долгое время определяло размер грузооборота в Сибири. Почти весь товар, доставляемый с востока гужевым транспортом, отправлялся дальше в западном направлении по воде. В середине 80-х гг. XIX в. по объему принятых и отправленных гру-

зов грузооборот томской пристани (2 млн пудов) уступал только тюменской (3 млн пудов) [26 С. 49]. Со строительством железной дороги сибирские реки превратились в подъездные пути к железнодорожным станциям, и, как следствие, изменилось соотношение пристанских грузооборотов. К 1908 г. по объему принятых и отправленных грузов (14 млн пудов) по-прежнему лидировала Тюмень, а Томск был оттеснен на четвертое место (9,3 млн пудов), уступив позиции Новониколаевску (12,9 млн пудов) и Омску (11,2 млн пудов), городам, расположенным на железнодорожной магистрали [27. С. 201].

За 10 лет эксплуатации Транссиба отчетливо проявились все негативные последствия того, что Томск оказался в стороне от главного хода магистрали. Поэтому, когда стал решаться вопрос о строительстве второй колеи Транссибирской магистрали, проходящей через северную часть Урала и Западной Сибири, Томское городское общественное управление ходатайствовало о продлении Екатеринбург-Тюменской линии не на Омск, а на Томск, однако ходатайство это не увенчалось успехом вследствие необходимости больших финансовых затрат [1. Л. 192].

Выше на примере Мариинска и Енисейска мы отмечали, что населенные пункты, расположенные на магистрали, имели огромные преимущества перед городами и поселками, оставшимися от нее в стороне. Некоторые поселки, благодаря тому, что располагались вблизи речных портов и железнодорожных станций, стали крупными городами. Еще более яркое проявление данной закономерности в Томской губернии – возникновение и рост Новониколаевска, получившего в 1903 г. статус города [28. С. 122]. Новониколаевск быстро вошел в число ведущих торгово-транспортных центров Сибири. Этому способствовали два обстоятельства: резко усилившийся после сооружения железной дороги процесс народной колонизации Сибири, который дал прирост посевных площадей, поголовья скота, а также выгодное месторасположение города – на пересечении железной дороги и реки Оби. Это и предопределило его роль как важнейшего распределительного пункта в торговле между центром и окраиной, а также внутри Сибири. С Алтая в Новониколаевск поставляли хлеб и масло, водным путем из северных районов – лес, пушнину, рыбу, из районов Восточной Сибири по железной дороге – скот, мясо, пушнину, полезные ископаемые. По этим же направлениям расходились промышленные товары, в первую очередь сельхозмашины, ввозимые из европейской части России и из-за границы [29. С. 197–198]. Новониколаевская пристань стала одной из самых оживленных на Оби. Ее грузооборот составлял около миллиона пудов в год. Почти половину грузов составляли хлеб, масло, лес.

Быстро рос грузооборот станции Обь. Он увеличился с 1,8 млн пудов в 1897 г. до 11,2 млн пудов в 1907 г., что привело к тому, что станция вышла по этому показателю на первое место на Сибирской железной дороге [13. С. 24]. Значительно возросла роль Новониколаевска и железнодорожной станции Обь в обеспечении выхода сельскохозяйственной продукции, производимой в южной части Томской губернии, на общероссийский рынок. Не случайно станцию Обь называли «воротами Западной Сибири». Близость Транссибирской магистрали способствовала заселению и экономическому

развитию южных районов Томской губернии, а возрастающий с каждым годом объем грузоперевозок, в свою очередь, приводил к процветанию Новониколаевска. Станция Обь Сибирской железной дороги в сфере коммерческого тяготения и распределения грузов Западной Сибири к 1905 г. играла первостепенную роль, стягивая к себе наибольшую массу грузов в сравнении с другими участками Западно-Сибирского участка железной дороги. Всего на станцию Обь с подвозящими железнодорожно-транспортными конторами Барнаульской и Бийской приходилось 3,3 млн пудов отправления грузов; второй по количеству отправленных грузов была станция Курган – 3 млн пудов, следующая – станция Петропавловск – 2,1 млн пудов, затем Томск – с прилегающими к нему станцией Межениновкой и с пристанью Черемошники – 1,4 млн пудов и последней по объему отправленных грузов стояла станция Омск – 1,39 млн пудов [1. Л. 142об.]. Еще более наглядно демонстрируют влияние магистрали на экономическое развитие городов данные о распределении грузов между железнодорожными станциями Обь и Томск в динамике за 1905–1906 гг. Общий объем отправленных грузов за период с 1905 по 1906 г. со станции Томск сократился на 21,5 %, в то же время объем грузов, отправленных со станции Обь, увеличился на 93,9 % [29. С. 345–368].

Расположение Новониколаевска на пересечении речной и железнодорожной транспортных артерий обеспечивало быстрое экономическое и социальное развитие города. В 1896 г. в поселке Новониколаевске насчитывалось около 5 тыс. жителей. В дальнейшем численность населения стала быстро расти и составляла: в 1899 г. – 14 тыс., в 1901 г. – 21,7 тыс., в 1903 г. – 22,3 тыс., в 1904 г. (первый год упрощенного городского самоуправления) – 26 тыс., в 1907 г. – 47 тыс. [1. Л. 149об.]. То есть за 10 лет население поселка, расположенного непосредственно на Транссибирской магистрали, увеличилось в 9,4 раза. К 1911 г. в Новониколаевске насчитывалось более 63,5 тыс. населения, которое возросло со времени последней переписи в 12,7 раза. Население старинных административно-торговых центров росло гораздо медленнее. Так, в Томске за тот же период население увеличилось в 2,1 раза, в Барнауле – в 1,8 раза [13. С. 293]. 28 декабря 1903 г., по указу императора, поселение Новониколаевск при станции Левая Обь, Томских уезда и губернии, было возведено в степень безуездного города того же наименования с введением в нем общественного управления [19. Л. 4–168]. Бюджет Новониколаевска составлял в 1905 г. – 81 223 руб., в 1906 г. – 115 321 руб., в 1907 г. – 142 709 руб., в 1908 г. – 427 057 руб. Увеличение за 4 года составило 526,7 % [1. Л. 149об.]. Стоимость недвижимых имуществ города возросла с 1 886 855 руб. в 1906 г. до 2 146 945 руб. в 1907 г. Общий грузооборот Новониколаевска составлял: в 1904 г. – 11 млн пудов, в 1905 г. – 14,4 млн пудов, в 1906 г. – 17,9 млн пудов, за 10 месяцев 1907 г. – 22 млн пудов. При этом из 22 млн пудов грузооборота 1907 г. по железной дороге прибыло и было отправлено свыше 16 млн пудов грузов, что составляет 72,7 % [1. Л. 150, 163, 164]. Если товарооборот Томска с 1900 по 1910 г. увеличился в 2 раза, то товарооборот Новониколаевска за этот же период вырос больше, чем в 4 раза [30. С. 19].

Другим ярким показателем торгово-промышленного значения города Новониколаевска являются размеры кредитных операций и торговых счетов

местных банков. Новониколаевск к 1907 г. обслуживался тремя кредитными учреждениями: Сибирским Торговым Банком, Русско-Китайским Банком и Обществом Взаимного кредита. В 1908 г. открылись два земельных банка – Нижегородско-Самарский и Ярославско-Костромской. Приблизительные обороты местных банков по наличному обороту операций в 1908 г. достигали 69 млн руб., общая же деятельность банков Новониколаевска по торговому обороту счетов превышала 280 млн руб. Денежные обороты местного отделения Государственного казначейства за 1907 г. превысили 280 млн руб. [1. Л. 150].

Приведенные данные свидетельствуют о том, что город Новониколаевск с находящейся при нем железнодорожной станцией Обь стал важным пунктом для транзита грузов между Сибирью и Европейской Россией. Сельскохозяйственные товары Алтая нашли себе выход на рынок в этом месте пересечения рельсового и водного путей. С проведением Сибирской железной дороги начался беспрецедентно быстрый рост Новониколаевска, что снискало ему прозвище «американского города».

Таким образом, в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали в Томской губернии возникли новые населенные пункты в качестве станций и разъездов; села, расположенные вдоль магистрали, начинали интенсивно развиваться; населенные пункты, находящиеся на пересечении железнодорожных и водных путей, стали крупными транспортными и торгово-промышленными центрами. Экономическое и социальное развитие городов и поселков находилось в тесной зависимости от близости к железной дороге. Общественность крупных торгово-промышленных центров Томской губернии (Томск, Новониколаевск, Барнаул) активно пыталась повлиять на государственную политику в области железнодорожного строительства.

Литература

1. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 215. Оп. 1. Д. 448.
2. Список населенных мест Томской губернии за 1911 г. Томск, 1911.
3. Отчет по эксплуатации Сибирской железной дороги за 1912 год. Томск, 1913.
4. Привалихин В.И. Тайга. 100 лет. Исторический очерк. Новосибирск, 1996.
5. Отчет по эксплуатации Сибирской железной дороги за 1910 год. Томск, 1911.
6. Шабалин В.М. Тайны имен земли Кузнецкой. Кемерово, 1994.
7. Путеводитель по Великой Сибирской магистрали. СПб., 1900.
8. Коновалов П.С. Проектирование, строительство и эксплуатация Кольчугинской железной дороги (1906–1926 гг.) // Из истории Сибири. Томск, 1998.
9. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). ОДФ 13. Оп. 1. Д. 1.
10. ГАКО. Ф. П-483. Оп. 1 Д. 7. Л. 32; Д. 75.
11. Сибирская жизнь. Томск, 1916. 22 марта.
12. Микриков В. Страницы истории Яшкинского района // Путь Ленина. 1969. № 64.
13. Азиатская Россия. СПб., 1914. Т. II.
14. ГАТО. Ф. 3. Оп. 45. Д. 1222. Л. 1–16.
15. Краев Ф.М. География Томской губернии. Томск, 1916.
16. Никитин А.А. Транссиб: эпоха в истории народов // Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге. Красноярск, 1998.
17. Путеводитель по Великой Сибирской магистрали. СПб., 1900.
18. Никитин А.А. Транссиб: эпоха в истории народов // Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге. Красноярск, 1998.

19. *ГАТО*. Ф. 3. Оп. 2. Д. 3708.
20. *Соболев М.Н.* Экономическое значение Сибирской железной дороги // Известия Императорского Томского университета. 1901. Кн. 18.
21. *Боголепов М.И.* Банковский кредит в Томске // Город Томск. Томск, 1912.
22. *Сибирский* торгово-промышленный и справочный календарь на 1898 год. Томск, 1898.
23. *Статистика* прямых налогов и пошлин на 1912 г. Государственный промысловый налог. Пгр., 1915.
24. *Разумов О.Н.* Из истории биржевого дела в Сибири // Исторический опыт хозяйственного освоения Западной Сибири. XVIII–XX вв. Томск, 1994.
25. *Павлов А.* 3000 верст по рекам Западной Сибири. Очерки и заметки из скитаний по берегам Туры, Тобола, Иртыша и Оби. Тюмень, 1878.
26. *Субботин А.* Торговые сообщения Восточной России и Сибири (Научно-экономическое исследование в связи с вопросом о направлении Сибирской железной дороги). СПб., 1885.
27. *Сибирский* торгово-промышленный календарь на 1911 год. СПб., Б.г. Отд. 1.
28. *История* Сибири. Л., 1968. Т. 3.
29. *Очерк* развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для Омской выставки 1911 г. Составлено по пор. нач. дороги Осипова Н.П. инженерами: Орловым М.Н., Карпинским П.В. и начальником коммерческой части Самойловым С.М. Томск, 1912.
30. *Огановский Н.П.* Народное хозяйство Сибири. 1921. Новосибирск, 1921.