

48. Цит. по: Лачаева М. Ю. Предисловие. С. 10.
49. Трофимов А. В. Власть и историческая наука: проблемы отечественной историографии послесталинского десятилетия. Екатеринбург, 2000. С. 4.
50. Афанасьев Ю. Н. Феномен советской историографии // Советская историография. М., 1996. С. 37.
51. Искандеров А. А. Историческая наука на пороге XXI века // Вопр. истории. 1996. № 1. С. 8.
52. Логунов А. П. Отечественная историографическая культура: современное состояние и тенденции трансформации // Образы историографии. М., 2001. С. 32.
53. Алексеева Г. Д. Предисловие. С. 3.
54. Сахаров А. Н. О новых подходах в российской исторической науке. 1990-е годы // История и историки. 2002: Историограф. вестник. М., 2002. С. 7.
55. Логунов А. П. Отечественная историографическая культура. С. 8.

Геннадий Николаевич ШАПОШНИКОВ –
доцент Уральской государственной
медицинской академии

УДК 621.394(571)

СИБИРСКИЙ ТЕЛЕГРАФ: ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

АННОТАЦИЯ. В статье раскрывается история строительства Сибирского телеграфа, соединившего в середине XIX в. европейскую и азиатскую часть России и ставшего составной частью мировой электрической сети. Оно проводилось именно в то время, когда Россия встала на путь освоения Дальневосточного региона страны и проникновения в Северный Китай. Автор доказывает, что все этапы были подчинены решению определенных народнохозяйственных и военных проблем. Обращается внимание на международное сотрудничество в данной сфере.

The author presents the history of Siberian telegraph that in the middle of the 19th century connected European and Asian parts of Russian and that became a component of the world electricity net. The major focus of the article is the geopolitical aspect of Siberian telegraph linked to economic and military issues of the then Russia that started to explore Far East Region and establish relations with China and other Asian states.

В последние десятилетия прошлого века в мире развернулись процессы перехода к информационному обществу. Следствием этого явилось бурное развитие средств передачи данных и информационной инфраструктуры. Более того, Российская Федерация стала важнейшей составляющей мировой телекоммуникационной системы. В настоящее время только АО «Ростелеком» владеет 12 крупными магистральными линиями электросвязи, на которые ложится значительная часть всего мирового информационного обмена [1]. Это вызывает определенный интерес и к истории отечественных средств передачи данных, строительству первых международных телеграфных линий в России, их влиянию на мировую геополитику [2]. Особое место в истории телеграфии занимает самая протяженная линия царской России – Сибирская электромагистраль. Она не только способствовала ускорению всех процессов модернизации страны, особенно ее социально-культурных компонентов, утверждению России в дальневосточном регионе. Эта линия сыграла огромную роль в формировании всей мировой системы телеграфной связи второй пол. XIX в.

Устройство Сибирского телеграфа было напрямую связано с историческими особенностями российской модернизации. Как отметил К. И. Зубков, в России модернизация приобрела форму эпигенеза в двух отношениях: заимствования с За-

пада новых инструментальных и хозяйственно-технических норм, а в территориальном разрезе — подведение под экономику новой пространственной и ресурсной базы. В результате формировались новые возможности государства по отношению к своим подданным [3]. Эти отношения требовали качественно иного уровня развития инфраструктуры, устройства новых путей сообщений и средств связи. Телеграфы стали первым инструментом политики нового размещения производительных сил за Уралом. Для утверждения индустриального общества и новых возможностей государства они сыграли такую же революционную роль, что и железные дороги. На это обратили внимание современники строительства Сибирской линии. «История Сибирского телеграфа, — писал журналист Бурухин, — поучительна по многим причинам. Помимо того, что она служит средством скорейшей передачи правительственных сообщений... Сибирская линия имеет и свое особое значение. По ней сосредоточена вся местная жизнь и торговля. Электрический путь Сибири имеет значение жизненной артерии для всего местного общества» [4].

Телеграфы в России начали строиться в сер. 50-х г. XIX в. Первый из них был устроен к г. Севастополю осенью 1855 г. Массовое строительство линий электропередач начинается в последующее десятилетие, когда телеграфами связали все крупные губернские центры в западных и южных губерниях. В 1862–1872 гг. протяженность телеграфных сетей России увеличилась с 22,7 до 56,8 т. верст, а телеграфный обмен вырос в 8,7 раз [5]. В правящей элите России появилось понимание необходимости скоростных телеграфных сношений с отдаленными регионами империи, прежде всего с тихоокеанским побережьем.

В конце 50–нач. 60-х гг. XIX в. обострилась борьба европейских стран за влияние на Дальнем Востоке. Поражение Китая в опиумных войнах 40–60-х гг. и экономическое закабаление этой страны выявило уязвимость русских границ по р. Амуру. После окончания Крымской войны русская дипломатия предпринимает шаги по укреплению позиций на Дальнем Востоке. В 1858–1860 гг. были заключены три важных договора с Китаем, которые окончательно решили территориальные споры и установили дипломатические отношения между двумя странами. По Айгунскому и Тяньцзиньскому мирным договорам за Россией остался левый берег р. Амур, а английским, французским, американским судам было запрещено заходить в устье этой реки. По Пекинскому соглашению 1860 г. к России окончательно отошел Уссурийский край. Включение в состав империи новых территорий меняло всю систему международных отношений на Дальнем Востоке, поставило вопрос об укреплении дальневосточных границ. Англичане в это время тянули телеграфную линию через Ближний Восток к своим индийским владениям. В конце 50-х гг. они соединили проводом Индию, Австралию, Сингапур и Гонконг. В начале 60-х гг. — активно добивались разрешения китайских властей вести телеграф по территории этой страны. Перед лицом такого мощного противника наметилось сближение России и США. Они стремились ограничить усиление влияния Великобритании на Дальнем Востоке. В заливе Петра Великого был основан г. Владивосток, по берегам Амура — гг. Благовещенск, Хабаровск, Мариинск. Была расширена тихоокеанская флотилия, по побережью возводились новые укрепления. Одной из конкретных мер, направленных на осуществление как русских, так и американских геополитических планов, было создание надежной телеграфной связи на территории этих стран и между американским и евроазиатским континентами. В сер. XIX в. телеграфы получили широкое распространение в мире, и все политики хорошо понимали, что скоростная, конфиденциальная связь являлась лучшим средством политического и экономического завоевания новых зон влияния и колоний.

Идея создания межконтинентального телеграфа через Сибирь и Аляску возникла почти одновременно и в США, и в России. Еще в 1854 г. американец Шеф-

нер предложил Русскому правительству проект проведения телеграфного провода через Сибирь, Берингов пролив. Северную Америку с условием предоставления ему права пользоваться телеграфом в течение 100 лет. Предложение было отклонено [6]. В 1856 г. капитан Д. И. Романов, служивший тогда в Восточной Сибири, выдвинул аналогичный проект и в 1857 г. представил его на имя военного губернатора этого края графа Н. Н. Муравьева-Амурского. В 1858 г. проект был доведен до сведения императора Александра II и опубликован, чтобы показать приоритет России в этом вопросе. Уже в этом первом проекте Д. И. Романов отметил, что Сибирский телеграф не может пока быть предприятием коммерческим и не даст экономической выгоды. Главное его назначение — административное и политическое, поскольку от р. Амур Россия может вести линии электросвязи и в Китай, и в Америку [7]. Данный проект поддерживался Н. Н. Муравьевым-Амурским. Он постоянно обращался в самые различные инстанции с требованиями уделить Сибирскому телеграфу особое внимание. Весной 1858 г. в докладной записке на имя министра иностранных дел князя А. М. Горчакова военный губернатор Восточной Сибири прямо отмечал, что «денег на Сибирский телеграф жалеть нельзя, т. к. в Японии и Китае утвердились Англия, Франция, Америка, и при всем нашем искусстве мы никогда не сумеем выдворить этих господ, если сообщения наши со столицей останутся в первобытном состоянии» [8].

В декабре 1858 г. император повелел вынести вопрос о Сибирском телеграфе на обсуждение в Сибирский комитет. В этом авторитетном органе проходили экспертизу все крупные вопросы, касающиеся развития Урало-Сибирского региона. Решения комитета имели рекомендательный характер, но к его мнению прислушивались и в министерствах, и при дворе. Уже при первом обсуждении проблемы все члены сибирского комитета поддержали строительство транссибирской магистрали, тем более что было получено известие о согласии Китая разрешить строительство телеграфа от русского пограничного пункта г. Кяхты до Пекина [9]. (На реализацию этого проекта претендовали англичане).

В объяснительной записке на имя императора члены Сибирского комитета приводили много аргументов в защиту быстреего устройства телеграфов в Сибири и Приморье, но главным оставались политические и административные мотивы. Для централизации власти, писали они Александру II, необходимо быстро решать вопросы, возникающие за десятки тысяч верст, поэтому нужен телеграф. Телеграф — единственное средство укрепления влияния на Дальнем Востоке, которое ныне оспаривается англичанами. Они не жалеют средств на телеграфы и окончат их прокладку только у наших берегов [10]. В соответствии с решением Сибирского комитета по трассе будущего телеграфа были направлены инженеры телеграфного департамента для проведения изыскательских работ и съемки местности. Участок от г. Казани до г. Иркутска обследовали офицеры телеграфного корпуса капитан Дихт и поручик Шепилов. Трассу от г. Иркутска до устья Амура — капитан Д. И. Романов. Работы по проводке трассы были закончены осенью, и в декабре 1858 г. на имя Главного управляющего министерства путей сообщения и публичных зданий, к которому относился департамент телеграфов, были представлены подробные доклады. Дихт дал развернутый проект линии с приложением 88 карт, профилей и планов местности, подробными расчетами денежных средств на участке в 5200 верст. Капитан Д. И. Романов представил аналогичный проект восточного участка с приложением 93 карт и других документов. Оба за проделанную работу были пожалованы производством в следующий офицерский чин [11].

По сути, вопросы развития телеграфии в начале 60-х гг. XIX в. стали предметом спора различных бюрократических партий, сложившихся в ходе подготовки реформ. Американский историк А. Рубер вычленяет четыре группировки правящей элиты

России: «экономисты», «инженеры», «военные», придворная фракция Шувалова. Никто из них не выступил против строительства железных дорог или телеграфов, дискуссии велись о сроках, темпах и первоочередности финансирования тех или иных программ [12]. Наступательную позицию в проблеме срочного устройства Сибирского и Амурского телеграфов заняла фракция военных, особенно морское ведомство. После поражения в Крымской войне военные стали принимать самое активное участие в обсуждении экономических вопросов. В их среде зрело убеждение, что качественная перестройка вооруженных сил, военная реформа невозможны без решения широкого круга экономических проблем, ускоренного строительства путей сообщений и линий электросвязи. Достаточно отметить, что о нападении английской эскадры в 1854 г. на Петропавловск-Камчатский и Николаевск-на-Амуре и уничтожении английских десантов в столице узнали спустя 1,5 месяца после окончания военных действий в Приморье. Так долго шла почта. Активными сторонниками устройства телеграфов в этих районах выступили генерал В. С. Завойко, который руководил русскими военными силами на тихоокеанском побережье, и вице-адмирал П. В. Казакевич, сменивший В. С. Завойко на посту главного командующего портов Тихого океана и военного губернатора Приморья.

В 1858–1859 гг. Морской штаб направил ряд докладных записок царю и в министерство путей сообщений и публичных зданий, в которых обосновывалась необходимость финансирования сибирской программы. «Для флота, — писали моряки, — в случае разрыва с какой-либо страной, незамедлительно нужно знать о начале войны. В течение нескольких часов надо выйти на крейсерство в океан, или замерзнуть в гавани, или приготовить к защите порт. В Тихом океане собирается до 20 военных мировых судов и, как знать, может быть и на побережье Японского моря могут разыгаться события, как в Севастополе... Севастополь был ближе Амура к Санкт-Петербургу, но и тут потребовалось строить телеграф, но Сибирский телеграф нельзя построить в течение нескольких месяцев, подобно севастопольскому. Сколько денег, сколько крови он может сохранить» [13]. Данные аргументы постоянно воспроизводились в документах Сибирского комитета.

Более осторожную позицию заняли министерства финансов и путей сообщений и публичных зданий, к которому тогда относился телеграфный департамент. Еще раз отметим, никто из чиновников этих ведомств не выступил против идеи транссибирской линии, дискуссии велись вокруг сроков и финансирования. Приблизительные расчеты показали, что устройство версты телеграфной линии в Восточной Сибири обходится в 3 раза дороже, чем в европейской России. Сколько будет стоить строительство телеграфа в Забайкалье и Приамурье, подсчитать было вообще трудно. По скромным оценкам, стоимость работ Сибирской линии выходила за 4 млн. р., что в несколько раз превышало ежегодные кредиты на новое строительство департамента телеграфов. В 1861–1862 гг. на эти цели было выделено чуть более 1 млн. р., и руководство не хотело распылать эти ограниченные средства [14]. Многие чиновники считали, что в данный момент более предпочтительно устраивать электросвязью западные и южные районы страны, вести линии к Прусской границе или Украине, подводные кабели через Балтийское море, которые имели не меньшее хозяйственное и стратегическое значение, чем сибирские. Последнее слово оставалось за министром финансов М. Х. Рейтерном, который считал, что главная задача хозяйственной политики в конце 50-х гг. — трезвый, взвешенный подход к финансам, строительство железных дорог в центре страны.

В конечном итоге, полемика вокруг Сибирского телеграфа вышла за рамки министерств и ведомств, вылилась на страницы прессы. В 60-е гг. XIX в. в условиях ослабления цензуры и общественной обстановки «оттепели» средства массовой информации впервые становятся важным элементом в жизни русского общества.

Пресса активно включается в обсуждение животрепещущих проблем, формирует общественное мнение. В 1859–1860 гг. редакция известного журнала деловых кругов г. Санкт-Петербурга опубликовала ряд статей, направленных против идеи устройства Сибирского телеграфа. С острой критикой выступил журналист Завалишин, который считал, что эта идея съест много денег и ничего не даст [15]. Еще более резкую позицию занял журналист Те-в, который заявил, что проект соединения Сибири с Америкой — полная утопия, и в пылу полемики предложил вообще отказаться от строительства путей сообщений и линий электросвязи. «Сдались вам, право, эти железные дороги и телеграфы. Их хотят проводить везде, хотя они ни к селу, ни к городу» [16]. Им ответил страстный пропагандист Сибирской линии Д. И. Романов, который опубликовал несколько полемических статей в газете «Санкт-Петербургские ведомости». В них он показал полную несостоятельность аргументов своих противников, обвинил их в профессиональной некомпетентности и в заключение советовал как следует разобраться в вопросе, т. к. «телеграфы строятся не для того, чтобы сапоги пересылать». Статьи Д. И. Романова имели большой общественный резонанс, были опубликованы отдельными изданиями [17].

В конечном итоге настойчивые ходатайства генерал-губернатора Восточной Сибири, Сибирского комитета, военных, сибирских деловых и торгово-промышленных кругов, обострение международной ситуации вокруг Дальнего Востока создали невиданный ранее процент лоббизма. 15 марта 1859 г. Император Александр II утвердил положение о Сибирском телеграфе [18]. Через год, в марте 1860 г. Главноуправляющий министерством путей сообщений и публичных зданий К. В. Чевкин представил на монаршее имя подробный доклад о транссибирской электромагистрали. В нем обосновывалась компромиссная точка зрения: телеграф строить от г. Казани до г. Иркутска, а его восточную часть — проведение провода в Забайкалье и Приамурье — отложить. К. В. Чевкин прямо отметил, что сейчас для России телеграф от г. Кяхты до Амура не нужен из-за пустынной местности, малолюдья, неясной ситуации на китайской границе. В стране, не имеющей дорог, где едва возникают начала гражданской жизни, телеграф не даст должного значения, а его устройство встретит много непредвиденных препятствий. Поэтому устройство телеграфа от Иркутска до Амура необходимо отложить до того времени, когда позволят финансовые возможности и будет больше населения [19]. Император утвердил это решение, а в Сибирский комитет было передано его повеление отложить вопросы по телеграфу до Амура до тех пор, пока найдутся финансовые возможности. В марте 1860 г. завершилась первая стадия обсуждения проектов и смет на устройство Сибирского телеграфа. При этом на первое место вышли не геополитические интересы, но трезвый финансовый расчет, реальные возможности, стремление улучшить административное управление уже обжитых, экономически развитых регионов внутри страны.

Строительство транссибирской магистрали началось весной 1861 г., на участке Казань–Оханск–Пермь–Екатеринбург–Тюмень–Омск. Работы шли быстро. Весной–осенью 1861 г. провод тянули по территории Казанской и Вятской губерний на гг. Мамлыж и Оханск, где был устроен подводный кабель через р. Каму. 4 ноября 1861 г. телеграф был открыт в г. Перми. В начале декабря линия пересекла уральский хребет и 14 декабря телеграфная станция начала действие в г. Екатеринбурге. Оттуда по долине р. Пышмы провод потянули на г. Тюмень. 24 декабря 1861 г. телеграфные сношения были открыты в этом городе. Об этом событии майор Дихт, начальник строительства телеграфа, уведомил телеграфный департамент. Официально телеграф в г. Тюмени был открыт 27 декабря 1861 г. [20]. В этот же день В. К. Чевкин лично доложил императору об успешном окончании строительства уральской дистанции. Начались подготовительные работы для прокладки трассы и заготовки материалов на г. Омск.

К сожалению, строительство линии в Сибири проходило заметно медленнее, чем на Урале. Отрицательно сказались климатические условия, сложности установки столбов в подболотистых грунтах, продолжительные паводки на сибирских реках. К началу стройсезона 1862 г. выяснилось, что основные лимиты на стройматериалы оказались исчерпанными. Доставка изоляторов, проволоки водным путем по р. Каме проходила медленно, сказывалась острая нехватка проволоки и особенно кабеля для устройства подводных соединений. Телеграфный департамент предпринимал усилия для обеспечения строительства необходимым оборудованием. За границей были размещены срочные заказы на все необходимое. По личному распоряжению Александра II был выделен дополнительный кредит, все заграничные заказы для Сибирской линии освобождались от пошлины. В 1862 г. в Российскую империю было ввезено 22,5 тыс. пудов оборудования для строительства телеграфов, 12,5 тыс. пудов из них пошло в Сибирь. В 1862 г. поставки для Сибирского телеграфа из-за рубежа были удвоены [21]. В ноябре 1862 г. телеграф был открыт в г. Омске. Огромное значение сибирского телеграфа выявились уже в первый год его эксплуатации. Скородействующая связь соединила торгово-промышленные центры Поволжья, Урала, Западной Сибири и две важнейшие речные системы России: волжско-камскую (через гг. Н. Новгород—Казань—Вятку—Пермь) и обь-иртышскую (через гг. Тюмень и Омск). Расстояние от г. Тюмени до Санкт-Петербурга телеграмма в сер. 60-х гг. проходила за 2–3 часа. Это благотворно сказалось на хозяйственно-культурном и административном управлении огромным регионом на границе Европы и Азии.

В 1863 г. телеграфную линию потянули от Омска в Восточную Сибирь на гг. Томск и Иркутск. Несмотря на нехватку рабочих рук, сильные морозы, большие сложности с доставкой оборудования, осенью — зимой 1863 г. линия была доведена до крупных административных центров Восточной Сибири. 25 декабря было открыто сообщение в г. Томске — исходном пункте судоходства по Обской речной системе, 6 ноября в г. Мариинске, 28 ноября в г. Красноярске, 21 декабря 1863 г. телеграф заработал в г. Иркутске — столице Восточной Сибири [22]. Открытие телеграфов явилось большим событием для сибирских городов. Приведем текст первой телеграммы, отправленной из г. Мариинска на монаршее имя мещанином Яковлевым: «Не нарадуемся, не налюбujemy дивному, полезному изобретению. За телеграф Сибирский — большое спасибо. Ура Всероссийскому монарху. Из бурятских мещан, мещанин Яковлев» [23]. Телеграмма из Иркутска до Петербурга шла в то время 9 часов — небывалое время сообщений столицы и Восточной Сибири, между которыми почта шла более месяца.

За строительством телеграфов на Амуре и в Восточной Сибири пристально следили в Америке. Когда обозначились первые успехи устройства телеграфных сношений за Уралом, к Российскому правительству стали поступать многочисленные предложения о возрождении русско-американского проекта. Если в конце 50–нач. 60-х гг. эта идея многим казалась утопией, то в 1863–1864 гг. она стала вполне реальной. В это время к русскому правительству вновь обратилось несколько американских бизнесменов, которые предлагали начать осуществление русско-американского проекта на концессионных началах. К этому располагали и неудачные попытки провести трансатлантический кабель. Больше других повезло удачливому бизнесмену П. М. Коллинзу. В конце 50–нач. 60-х гг. он обследовал Восточную Сибирь и Амур, выдвинул идею строительства Байкало-Амурской железной дороги от г. Иркутска до Амура и ряд других программ. Для осуществления русско-американского телеграфа П. М. Коллинз заручился влиятельными силами в Америке, в частности главы могущественной компании Западных объединенных телеграфов Х. Сибли. В России проект был вновь встречен с осторожностью, но после

того, как американское правительство в 1862 г. официально обратилось к России с просьбой рассмотреть проект Русско-Американского телеграфа, к нему стали относиться более благожелательно. В ходе длительных переговоров между Россией и США состоялось соглашение о строительстве грандиозного русско-американского телеграфа, который бы впервые в истории соединил системой скоростной связи два земных полушария. 9 марта 1863 г. министр почт и телеграфов граф Н. М. Толстой и акционерное общество Коллинз, Сибли и Ко подписали договор об условиях строительства телеграфного сообщения между Россией и США [24]. Русская сторона брала на себя обязательство устроить телеграф от Иркутска до устьев Амура, а американская — от западных штатов США через Аляску, Берингов пролив, тихоокеанское побережье России до Приамурья. Геополитические интересы в устройстве Сибирского телеграфа вновь вышли на первое место.

Сооружение трассы в Забайкалье, Приамурье и Приморье представляло большие трудности. Линию тянули по безлюдной горно-лесистой местности, где отсутствовали дороги. В вековой тайге рубили просеки, часто провод просто крепили к стволам деревьев. Для доставки материалов по рекам Шилке и Амуру главное управление почт и телеграфов приобрело два парохода. Из-за краткого сезона навигации этот способ транспортировки оказался малоэффективным. Грузы перевозились на лошадях, а часто переносились на руках по вьючным тропам. Невзирая на эти трудности, линия в 1866 г. была доведена до г. Верхнеудинска и Сретенска в Забайкалье. Осталось пройти трассу в две тыс. верст между Сретенском и Хабаровском (ныне г. Хабаровск), что предполагалось сделать в 1867 г. Весной 1866 г. были получены известия об успешной прокладке трансатлантического кабеля между США и Европой. Русско-английский телеграф оказался неконкурентноспособным. Договор с американским акционерным обществом был аннулирован. В 1867 г. работы на трассе Сибирской линии прекращены.

Однако уже в середине 60-х гг. Сибирский телеграф дал такие выгоды, что в правительство, главное управление почт и телеграфов шли постоянные ходатайства о возобновлении строительства и скорейшем соединении электросвязью тихоокеанского побережья с центром страны. К этому подталкивала международная ситуация. В середине 60-х гг. вновь обострилась борьба европейских стран за влияние на Китай и Японию. Англичане уже в начале 60-х гг. прилагали усилия для получения концессии на строительство телеграфа от Гонконга до крупного торгового центра — Шанхая.

Это привело к новому витку борьбы европейских держав за сферы влияния на востоке и новому усилению русско-английских противоречий. В мае 1869 г. Совет министров принял решение о завершении строительства транссибирской магистрали до г. Владивостока с тем, чтобы в дальнейшем можно было вести подводные кабели в Японию и Китай. При этом геополитический аспект — обогнать англичан любой ценой — превалировал над всеми остальными. Тем более, что к этому времени общественное мнение в России уже осознало важность электросвязи. «Где русские железные дороги и телеграфы — там и Россия» — эта поговорка получила широкое распространение в деловых и технократических кругах страны. Решение совета министров положило начало острой конкурентной борьбе в Петербурге за право получения концессии на прокладку и эксплуатацию подводных кабелей в южных морях Дальнего Востока. По дипломатическим соображениям русское правительство это сделать не решалось. Осенью 1869 г. выявилось несколько соискателей: консорциум, связанный с английским «телеграфным королем» Д. Пендером, Большое северное телеграфное общество, ряд других претендентов. В результате острой борьбы концессию получило БСТО [25]. Об американском направлении в конце 60-х гг. никто не вспоминал, все усилия были сосредоточены на южно-азиатских линиях.

После трехлетнего перерыва работы по прокладке транссибирской магистрали вновь возобновились. 27 ноября 1870 г. телеграф был открыт в г. Хабаровске, 17 марта 1872 г. в г. Владивостоке. После многих трудностей и десятилетия работ линия от Москвы до Владивостока, длиной более 12 тыс. верст, вступила в строй. Долгое время Сибирская линия оставалась самой протяженной электромагистралью в мире [26].

Скоро от Сибирской линии начались меридиональные ответвления. В 1873 г. протянули провод от Омска до Ташкента. В 1875 г. открыто телеграфное сообщение с Китаем в г. Кяхта, в начале 90-х гг. устроены два соединения с китайскими телеграфами: Хелампо — Благовещенск и Хунгун — Новокиевск у Владивостока, что позволило заметно ускорить связь с Пекином и Шанхаем и усилило русское влияние в Манчжурии.

В первые годы Сибирский телеграф выполнял, в основном, внешнеполитические, административно-военные функции, но уже в 80-е гг. на первое место стали выходить хозяйственно-экономические приоритеты. С 1886 г., когда был понижен пословный тариф для восточных районов империи, основными корреспондентами становятся представители деловых, финансовых и торгово-промышленных кругов Сибири. Масштабы телеграфного обмена нарастали лавинообразно: в 1885 г. на 135 станциях транссибирской линии было подано 2402,9 тыс. депеш, в 1897 г. — на 160 станциях уже 5636,1 тыс. (т. е. за 12 лет увеличение интенсивности передачи в 2,3 раза), причем большинство поданных депеш пришлось на участок от г. Тюмени до Владивостока (74% всего телеграфного обмена транссибирской магистрали в сер. 90-х гг. XIX в.) [27]. И это не случайное явление. Как отмечали современники, на телеграфной магистрали Москва-Владивосток лежали промышленные Московская и Владимирская губернии, Нижегородская ярмарка с ее многомиллионными оборотами, крупный торговый центр — г. Казань, центры горнозаводского Урала — гг. Пермь и Екатеринбург, крупнейший пункт судоходства Северного Урала и Западной Сибири — г. Тюмень, центры административного управления — гг. Тобольск и Омск, исходный пункт судоходства и торговли Обского речного бассейна — г. Томск, столица Восточной Сибири — г. Иркутск, Кяхта, известная своими торговыми оборотами с Китаем, и важнейшие порты Приморья [28].

По сути, транссибирская линия электросвязи заложила основу современной инфраструктуры Урало-Сибирского и Приморского регионов, и наряду с транссибирской железной дорогой стала мощным двигателем всего культурно-хозяйственного развития. Еще более значимую роль сибирский телеграф сыграл в мировом телеграфном обмене. Через восемь месяцев после открытия телеграфа во Владивостоке, в ноябре 1872 г. БСТО протянуло подводные кабели от этого города в Шанхай и Нагасаки. В Шанхае кабель был соединен с английским телеграфом. Тем самым магистраль замкнула единую мировую систему электросвязи, соединяющую четыре континента. Уже в первый год работы (1871) через г. Владивосток было подано 706 местных и 1,5 тыс. транзитных депеш. В 1873 г. телеграфный обмен этого города вырос до 10,3 тыс., а в 1896 г. — до 63,7 тыс. телеграмм. Основными корреспондентами выступили США, Англия, Австралия, Китай. «Сибирская линия представляет один из важнейших мировых путей сообщения, — с гордостью отмечал статистик и экономист, журналист М. Шедлинг, — она служит для обмена телеграфной корреспонденции европейских государств, Америки, Австралии с Китаем и Японией, составляет главное звено в обширной сети, окружающей весь земной шар» [29].

Мировой телеграфный обмен имел далеко идущие последствия для человеческой цивилизации. Общество получило надежную, скоростную, конфиденциальную связь, не огражденную ни временем суток, ни расстоянием, ни климатическими условиями. Длина мировых воздушных линий и подводных кабелей в конце XIX в. превышала 6 млн. км., а количество ежедневных телеграмм перевалило за 1 млн.

шт. Как справедливо отметил финский историк Норма Айхевайнен, «телеграф ввел в мировой исторический процесс фактор времени. Международные телеграфные сообщения сделали реальностью проведение Weltpolitik» [30]. С момента появления и до наших дней транссибирская электромагистраль играет в этом процессе заметную роль.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. См.: Клещев Н. Т. и др. Телекоммуникации. Мир и Россия. Состояние и тенденции развития. М., 1999. С. 96–97.
2. См.: Постников А. В. Продажа Аляски и международная телеграфная экспедиция // Вопросы истории естествознания и техники. 1997. № 1; Якобсон К. Большое северное телеграфное общество в России: 130 лет сотрудничества // Отечественная история. 2000. № 4–6; Шарле Д. Л. Хет-трик в матче с Атлантикой. Люди и события в истории электросвязи. Вып. 2. М., 2000 и др.
3. См.: Опыт Российских модернизаций. XVIII–XX вв. М., 2000. С. 109.
4. См.: Сибирский телеграф. Ист.-стат. очерк // Почтово-телеграфный журнал. 1892. № 1 (часть н/официальн.). С. 12.
5. Почта и телеграф в России в XIX в. СПб., 1902. С. 166.
6. См.: Постников А. В. Указ. соч. С. 7.
7. См.: Романов Д. Проект русско-американского международного телеграфа // Русское слово. 1859. 4 февраля.
8. РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 144. Л. 46.
9. См.: Постников А. В. Указ. соч. С. 8.
10. РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1553. Л. 84.
11. Там же. Л. 56.
12. О формировании группировок в российской правящей элите, их борьбе по вопросам развития страны см.: Рибер А. Групповые интересы в борьбе вокруг великих реформ // Великие реформы 1856–1874 гг. М., 1992. С. 11–15.
13. РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1553. Л. 87-об.
14. Рассчитано по мат.: РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1672. Лл. 9–10; Д. 1775. Л. 2.
15. Вестник промышленности. 1859. № 10. С. 37.
16. Там же. 1860. № 12. С. 13.
17. См.: Романов Д. Сибирский телеграф. СПб., 1860. Его же. Призабытый вопрос. О телеграфе через Сибирь между старым и новым светом. СПб., 1861. Его же. Телеграфные сообщения Европы с другими странами. СПб., 1862. Его же. Сибирский телеграф // Русский инвалид. 1864. 12 марта. Выражение «телеграфы существуют не для того, чтобы сапоги пересылать» служило синонимом некомпетентности в телеграфии. Оно вошло в публицистику в нач. 60-х гг. из анекдотичного случая, имевшего место на Урале: когда крестьянам объясняли, зачем нужен телеграф, один из них попытался повесить на проволоку сапоги, чтобы послать Митьке в Питер. В ходу в это время была и другая фраза, означавшая невежество: «Почему телеграммы сухие?» Этот вопрос, якобы, задала одна дама, увидев действие подводного телеграфного кабеля.
18. См.: Почта и телеграф в России в XIX в. С. 481.
19. РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1553. Л. 59.
20. Там же. Д. 1432. Л. 232. В известном справочнике И. В. Щеглова содержится неверная дата открытия телеграфа в г. Тюмени: начало 1862 г. К сожалению, эта ошибка вошла и в другие издания. См.: Щеглов И. В. Хронологический перечень важнейших дат из истории Сибири. 1032–1882 гг. Сургут, 1993. С. 362. Связь сквозь годы. Тюмень: АО Тюменьтелеком, 2000. С. 20.
21. РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1672. Л. 219; Д. 1432. Л. 248.
22. См.: Шедлинг М. Телеграфы в Сибири // Почтово-телеграфный журнал. 1895. № 6 (часть н/официальн.). С. 622.
23. РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 1432. Л. 635.
24. Переговоры проходили на антибританской основе. Россия и Америка не были заинтересованы в том, чтобы телеграфные линии были ограничены только Атлантикой, которая

всецело находилась под контролем Англии. О ходе переговоров по русско-американскому проекту трансконтинентального телеграфа см. подробнее: Болховитинов Н. Н. Русско-американские отношения и продажа Аляски. 1834–1868 гг. М., 1990. С. 143–166; Постников А. В. Указ. соч. С. 11–12.

25. О конкурентной борьбе по строительству телеграфной линии на Дальнем Востоке см.: Якобсен К. Большое северное телеграфное общество в России // Отечественная история. 2000. № 4. С. 45.

26. См.: Шарле Д. Л. Хет-трик в матче с Атлантикой. Люди и события в истории электротехники. Вып. 2. С. 74; Шедлинг М. Указ. соч. С. 622.

27. См.: Шедлинг М. Указ. соч. С. 631.

28. См.: Сибирский телеграф. Ист. - стат. очерк. С. 13.

29. См.: Шедлинг М. Указ. соч. С. 621; Статистика телеграфов Российской империи за 1871 г. СПб., 1873. С. 21, 23. Статистика телеграфов Российской империи за 1873 г. СПб., 1875. С. 28. Статистика телеграфов Российской империи за 1896 г. СПб., 1897. С. 29–30.

30. Цит. по: Якобсен К. Указ. соч. С. 45.

Александр Станиславович КАРМАЗИН —
заместитель главы администрации
г. Ханты-Мансийска

УДК 947+957](470.5):316.3

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ТРУДА КАК ЭЛЕМЕНТ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА НА УРАЛЕ В КОНЦЕ 1920-х–1930-е гг. (В ОЦЕНКАХ ИСТОРИКОВ)

АННОТАЦИЯ. Анализируется отечественная историография использования принудительного труда в промышленности Урала в годы первых пятилеток. Автор доказывает, что изучение данной проблемы началось еще в советский период, когда к использованию принудительного труда относились как к неизбежности при перевоспитании бывших эксплуататорских и нетрудовых элементов общества. Современные исследователи рассматривают ее в качестве закономерного результата социальной политики советского государства, направленной на обеспечение новостроек первых пятилеток большим количеством бесплатной рабочей силы.

The author analyzing historiographical works by Russian, Soviet and foreign authors tackles several issues connected with force labour practices implemented by the Soviet State to build up industry of the Urals during the period of the first five-year –plans. In his article he confronts two points of view typical for present discussions: the treatment of forced labour as an «inevitable evil» aimed at the improvement of «bourgeois elements» and the treatment of forced labour as a consequence of the economic development of Soviet state – the demand for cheap labour necessary to build up national economy in the shortest possible period.

Проблема использования принудительного труда в народном хозяйстве СССР впервые была поставлена в западной историографии еще в 1930–1940-е гг. Тогда же отмечалось, что в годы первой пятилетки огромные массы сельского населения перемещались в город и использовались на строительстве сотен новостроек не совсем добровольно. Советские историки подчеркивали, что вопрос о применении принудительного труда в СССР был использован западной пропагандой в условиях мирового экономического кризиса 1929–1933 гг. для того, чтобы обвинить СССР в том, «что он будто бы выбрасывает на международный рынок товары по ценам ниже себестоимости, проводит политику демпинга, чтобы дезорганизовать хозяйство капиталистических стран» [1].