



УДК 94 (47)

DOI 10.18413/2075-4458-2019-46-2-346-354

**К ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА  
В ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНОЙ ОБЛАСТИ В 1920-Е ГОДЫ  
(ПО МАТЕРИАЛАМ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ИЗДАНИЙ ОБЛАСТНОЙ  
ПЛАНОВОЙ КОМИССИИ (ОБЛПЛАНА) ЦЧО)**

**ON THE HISTORY OF RAILWAY CONSTRUCTION IN THE CENTRAL BLACK  
EARTH AREA IN THE 1920s (ACCORDING TO THE SPECIALIZED EDITIONS  
OF THE REGIONAL PLANNING COMMISSION  
(CENTRAL BLACK EARTH REGION))**

**Е.Ю. Прокофьева  
E.Yu. Prokofieva**

Белгородский государственный национальный исследовательский университет,  
Россия, 308015, г. Белгород, ул. Победы, 85

Belgorod National Research University,  
85 Pobeda St., Belgorod, 308015, Russia

E-mail: prokofieva@bsu.edu.ru

**Аннотация**

Автор статьи на источниках, почерпнутых из региональных специализированных журналов 1920-х годов, рассматривает динамику восстановления и развития железнодорожной сети на территории губерний Центрального Черноземья, объединенных в 1928 г. в рамках процесса экономического районирования в Центрально-Черноземную Область (ЦЧО). В статье представлен оригинальный фактический материал исторического и статистического характера, позволивший проанализировать общее состояние железных дорог, объемы и структуру железнодорожных грузоперевозок в первой половине 1920-х годов, выявить основные составляющие плановых заданий первой пятилетки по железнодорожному строительству в ЦЧО. Автор акцентирует внимание на достаточно быстром восстановлении сельского хозяйства ЦЧО при значительном отставании темпов и объемов восстановления региональной промышленности и железнодорожного транспорта в середине 1920-х годов. В статье анализируется баланс прибывающих и отправляемых важнейших грузов со станций черноземных губерний, прежде всего хлеба и топлива. В целом представленный в статье эмпирический материал свидетельствует, что в 1920-е годы в регионе прилагались эффективные усилия для расширения железнодорожных путей с целью увеличения грузоперевозок в условиях восстановления народного хозяйства и развертывания процесса индустриальной модернизации.

**Abstract**

The author shows the dynamic of railway network reconstruction and development on the territory of Central Black Earth Region during 1920-s. The original factual historic and statistical materials of the article allows to analyze the railway network, the structure of the railway trucking industry in 1920-s and to reveal the main points of the first 5-year-plan on the territory of Central Black Earth Region. Rapid reconstruction of the Central Black Earth agriculture in the 1920-s on the background of industry and railway transport recovery lagging are emphasized by the author. Incoming and out coming bread and fuel cargo balance of the Black Earth Region is analyzed in the article. Empirical material of the article indicates the effective measures of 1920-s for railway expanding to enlarge trucking industry during agriculture recovery and industrial modernization. On the other side, business executives while making the first 5-year development plan of the Central Black Earth Region had to consider the National Plan orders to equalize social and economic level of the central territories and the districts of the country, i.e. to give the main attention to the national republics at the expense of the needs of the Central Russia territories.

**Ключевые слова:** Центрально-Черноземная Область (ЦЧО), Областная Плановая Комиссия (Облплан), экономическое районирование, железнодорожное строительство, Юго-Восточная железная дорога, грузооборот.

**Keywords:** Central Black Earth Region, Regional Planning Committee, economy zonation, railway building, South-East railway cargo turnover.

1920-е годы в советском государстве стали периодом успешного восстановления народного хозяйства и развертывания индустриальной модернизации. В этой связи резко возростала значимость восстановления и эффективного функционирования уже существующих железнодорожных магистралей и необходимость строительства новых железнодорожных веток для максимального увеличения объемов грузоперевозок, играющих важнейшую роль в хозяйственном строительстве сформировавшихся экономических районов СССР.

История восстановления и планирования железнодорожного строительства в таком важном экономическом районе как Центральное Черноземье приобретает сегодня особую актуальность не только из-за недостаточной изученности этой проблемы, но и потому, что весьма позитивный исторический опыт 1920-х годов возможно использовать, решая современные задачи технической модернизации и расширения сети железнодорожных магистралей, в том числе с учетом насущных потребностей регионов страны.

Анализ исторической литературы по данной проблеме свидетельствует, что основное внимание современных исследователей до последнего времени было сосредоточено на изучении истории железнодорожного строительства в России второй половины XIX – начала XX веков. Среди таких научных публикаций следует особо отметить обобщающий коллективный труд в двух томах [История железнодорожного транспорта России, 1994; История железнодорожного транспорта России, 1997] и два солидных справочных издания [Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг., 1995; Железнодорожный транспорт: XX век, 2001]. Указанная монография и оба справочные издания построены на общероссийском материале.

Важная научная информация по истории развития железнодорожной инфраструктуры на территории Черноземного Центра РСФСР представлена в исследовании К.В. Долгополова [Долгополов К.В., 1961]. Интересен в плане подачи и анализа эмпирического материала, в том числе и по Центральному Черноземью, фундаментальный труд А.Б. Вульфова [Вульфова А.Б., 2007].

Среди работ, в той или иной степени затрагивающих изучаемую проблему в региональном разрезе, следует отметить диссертационные исследования [Кузнецов О.Н., 2006; Мухина Н.Е., 2007; Лашина Л.С., 2008; Шаненков, 2009]. Однако все указанные диссертации анализируют историю железных дорог Центрального Черноземья в дореволюционный период.

Таким образом, помимо экономических очерков региональных специалистов 1920-х годов [Брук Б., 1921; Кульжинский С.Н., 1924; Тутьхин Б.А., 1929], специальных исследований, посвященных истории восстановления и развития железнодорожного строительства на территории ЦЧО в 1920-е годы нет.

Центральное географическое положение черноземных губерний в Европейской части СССР, транзитные пути, соединяющие соседние экономические районы, стали причинами, по которым к середине 1920-х годов территория создающейся в новых административных границах Центрально-Черноземной Области (ЦЧО), включившей в себя Курскую, Воронежскую, Тамбовскую и Орловскую губернии, являлась одной из наиболее обеспеченных в СССР по протяженности железнодорожных путей. Так, по проекту Госплана Европейская часть России в ходе процесса экономического районирования должна была подразделяться на двенадцать экономических районов. По наличию железнодорожных путей на каждые 100 кв. км территории, ЦЧО находилась на третьем месте после Юго-Западного (Украина) и Южно-Горнопромышленного (Донбасс) экономических районов. При общей



протяженности сети железных дорог по территории ЦЧО в 4940 км (в том числе ширококолейного пути 4768 км и узкоколейного – 172 км), в ЦЧО на каждые 100 кв. км территории имелось 2,49 км железнодорожных путей, в то время как этот показатель в среднем по Европейской России составлял лишь 1,2 км. Интересен тот факт, что ЦЧО имела более густую сеть железных дорог, чем Эстония, Финляндия, Норвегия, Албания и Греция. Вместе с тем по сравнению с Западной Европой имело место существенное отставание: средний показатель наличия железнодорожных путей на 100 кв. км территории во Франции составлял 9,7 км, в Великобритании – 12,4 км, а в маленькой Бельгии, территория которой была в шесть раз меньше, чем территория ЦЧО – 36,4 км. [Рутцен А.А., 1925, с. 11].

Таким образом, имела место насущная необходимость развертывания широкомасштабного железнодорожного строительства как в целом на территории Европейской России, так, в частности, и на территории ЦЧО. Следует отметить, что еще до первой мировой войны в России существовал целый ряд проектов строительства новых железнодорожных веток, которые должны были проходить через территорию Центрального Черноземья. Из них в качестве основных возможно назвать три линии: Козлов – Прохладная; Муром – Тамбов – Донбасс и Инза – Пенза – Воронеж – Харьков. При этом в 1913 г. 70 % всех железных дорог, проходящих по Центральному Черноземью, принадлежали частным акционерным обществам. [Брейтерман М., 1929, с. 102].

Реализации дореволюционных проектов помешали мировая война, революция и гражданская война. В результате, в первой половине 1920-х годов правительством РСФСР решено было ограничиться уже существующей в Черноземье сетью железных дорог, тем более, что ни одна из уже действующих на территории региона железнодорожных веток даже к 1925 году не восстановила довоенный грузооборот как по техническим причинам, так и по недостатку объемов грузов, подлежащих перевозке. Вместе с тем к 1925 г. в ходе процесса восстановления хозяйства общая протяженность железнодорожных путей в черноземных губерниях в целом приблизились к довоенному уровню. В административном отношении к этому времени все железнодорожные линии ЦЧО делились между девятью железными дорогами (таблица 1).

Таблица 1  
Table 1

**Протяженность железнодорожных линий по территории Центрального Черноземья как составных частей 9 железных дорог [Рутцен А.А., 1925, с. 12]**  
**The length of railway lines on the territory of the Central Black Soil Region as part of the 9 railways**

Наименование дороги	Протяженность по ЦЧО (в км)	Число вагонов (шт.)
Юго-Восточная	2059	1930
Московско-Киево-Воронежская	880	825
Рязано-Уральская	864	810
Южная	378	345
Московско-Курская	298	280
Сызрано-Вяземская	224	210
Северо-Донецкая	182	170
Московско-Белорусско-Балтийская	43	40
Московско-Казанская	21	20

Из данных, приведенных в таблице 1, следует, что для Центрального Черноземья наибольшее значение имела Юго-Восточная железная дорога (далее – Ю.-В. ж. д.). Общая протяженность ее веток составляла 41 % всей железнодорожной сети будущей ЦЧО, и линии этой дороги шли по всем четырем черноземным губерниям. В первой половине 1920-х гг. Ю.-В. ж. д. обслуживала 95 % грузоперевозок Воронежской губернии, 30 % Тамбовской, 15 % Орловской губернии, на территории которой железнодорожные ветки проходили по 4-м уездам: Орловскому, Малоархангельскому, Липецкому и Елецкому. По Кур-

ской губернии (в ходе активных восстановительных работ, поскольку железнодорожные пути здесь пострадали в наибольшей степени) по Ю-В ж. д. в перевозках были задействованы сравнительно небольшие участки территории губернии: примерно 5700 кв. км в Старооскольском и Белгородском уездах [Рутцен А.А., 1925, с. 14–15].

Как отмечалось выше, до революции крупнейшие железные дороги, чьи ветки шли по территории Черноземья, такие как Юго-Восточная, Рязано-Уральская, Московско-Киево-Воронежская и Северо-Донецкая были частными и принадлежали крупным акционерным обществам со значительным долевым участием иностранного капитала. Однако в первом десятилетии XX века шла подготовка передачи «в казну», то есть в собственность государства, двух крупнейших железных дорог – Юго-Восточной и Московско-Киево-Воронежской, что крайне негативно сказалось на их техническом состоянии, так как «не в интересах акционеров была затрата средств на техническое совершенствование дорог» [Рутцен А.А., 1925, с. 13].

Особенно разрушительными для железнодорожной сети региона стали события гражданской войны, поскольку все четыре черноземные губернии являлись театром длительных военных действий, начиная с декабря 1917 г. и до 1920 г. включительно. В результате первым годом относительно нормальной работы железнодорожного транспорта в регионе по оценкам специалистов того периода следует считать 1922/23 хозяйственный год. К этому времени были определены условия оплаты перевозок, принципы коммерческой эксплуатации дорог, технически восстановлена основная железнодорожная инфраструктура и возобновлены маршруты важнейших грузоперевозок. Однако, достичь дореволюционных показателей по объему грузоперевозок не удалось.

Так, грузооборот на станциях Ю.-В. ж. д. в 1922/23 г. (по сравнению с 1913 г.) составил: по Воронежской губернии – 36 %, по Тамбовской – 20 %, по Орловской – 26 %, по Курской – 22 %. При этом отправление грузов с территории Черноземного Центра сократилось в меньшей степени чем прибытие (34 % и 9 % соответственно) [Бузин Вл., 1930, с. 133].

Несмотря на существенные погрешности и пробелы в статистических данных, в рамках исследуемого периода представляется важным установить те пункты, откуда в регион прибывали основные грузы, и пункты, куда такие грузы отправлялись, их количество и ассортимент. Поскольку без сведений о том, какие рынки снабжали территорию будущей ЦЧО, и какие рынки снабжались товарами из Черноземья, невозможно составить представление о внутренних хозяйственных процессах, имевших место в регионе в 1920-е годы.

Например, при разработке статистических данных о перевозке в первой половине 1920-х годов немногочисленных (по сравнению с дореволюционным периодом) грузов из ЦЧО в графу «прочие» попадали такие важнейших продукты регионального экспорта, как растительное масло, масличные семена, сахарная свекла, сахар, табак, яйца и многое другое. В результате невозможно в полном объеме проследить все детали хозяйственной деятельности железных дорог ЦЧО по грузоперевозкам.

Вместе с тем имеющийся статистический материал, в частности, по хлебоперевозкам, позволяет определить, как отражалось общее состояние хозяйства ЦЧО на работе железнодорожного транспорта в 1922/23 хозяйственном году. Как отмечалось выше, отправление грузов с территории ЦЧО к этому времени сократилось в меньшей степени, чем прибытие. Объяснение этому возможно найти в сохранении преобладающего значения хлебных грузов, отправляемых из Черноземья в послереволюционный период.

Так, отправление хлеба, как важнейшего груза, вывозившегося с территории региона, по всем станциям Ю.-В. ж. д. в 1922/23 г. составило 46 % от уровня 1913 г. В то же время завоз каменного угля как основного груза, ввозившегося в ЦЧО, составлял лишь 3 % от объемов 1913 г. [Рутцен А.А., 1925, с. 15].

При анализе ситуации с грузоперевозками обращает на себя внимание тот факт, что в общем грузообороте станций при сравнении объемов вывоза хлеба в зерне и муки в первой половине 1920-х гг. имел место рост вывоза зерна. Так, если в 1913 г. вывоз муки составлял 23 % от общего вывоза хлеба, то в 1922/23 г. – лишь 16 %. При этом имел место общий рост объемов вывозимого хлеба с территории Центрального Черноземья. В 1913 г.



вывозимый хлеб составлял 39 % в составе всего грузооборота станций Ю.-В. ж. д., а в 1922/23 г. – уже 54 %. Кроме того, по сравнению с 1913 г., в 1922/23 г. в составе хлебных грузов отправления наблюдался значительный рост ржи, в то время, как в 1913 г. значительно преобладала пшеница. Эта же тенденция наблюдалась в 1922/23 г. в грузах отправления муки. Ржаная мука преобладала в грузах отправления всех черноземных губерний [Рутцен А.А., 1925, с. 18, 21].

Объяснить такое положение возможно тем обстоятельством, что сельское хозяйство региона восстанавливалось гораздо быстрее, чем местная сельхозперерабатывающая промышленность. В 1923 г. посевные площади в ЦЧО приблизились к довоенным, в то время как промышленность (в том числе и мукомольная) существенно отставала от темпов восстановления села. Например, если в 1913 г. несколько станций близ Борисоглебска отправляли в год более 120.000 тонн преимущественно пшеничной муки, то в 1922/23 г. – все станции Воронежской, Тамбовской и Орловской губерний смогли отправить лишь около 160.000 тонн ржаной муки, причем из этого объема более 50 % было отправлено со станций Тамбовской губернии. Центрами отправления ржаной муки в Тамбовской губернии в 1922/23 г. были Борисоглебский уезд (7960 тонн), Козловский уезд (5553 тонн) и Тамбовский уезд (7322 тонн) [Рутцен А.А., 1925, с. 22].

К середине 1920-х годов хлебные и топливные (включая каменный уголь, дрова и нефть) грузы, проходившие через железнодорожные станции Центрально-Черноземных губерний, составляли от 70 % до 80 % объема всех грузоперевозок. И как было указано выше, от 10 % до 20 % грузов «скрывались» под графой «прочие».

Среди немногочисленных грузов, четко обозначенных в документах грузоперевозок, следует отметить также «мясо всякое» и «крупный рогатый скот», а также «мануфактура». Наиболее значительные партии скота (4530 тонн) в 1922/23 г. были отправлены по железной дороге из Елецкого уезда, наиболее крупные партии мяса (1229 тонн) – из Кирсановского уезда. Помимо них, крупные партии мяса отправлялись в 1922 г. из Белгородского и Курского уездов.

Интересен баланс ввоза и вывоза по губерниям грузов мануфактуры. В 1922/23 г. по железной дороге на территорию Воронежской губернии прибыло 180 тонн мануфактуры, вывезено – 66 тонн; в Орловской губернии прибыло – 557 тонн, отправлено – 229 тонн; в Тамбовской губернии прибыло 573 тонны, отправлено – 1556 тонн; в Курской губернии (за 1922 г.) прибыло 655 тонн, отправлено – 311 тонн [Рутцен А.А., 1925, с. 23, 16]. Приведенные данные свидетельствуют о значительном преобладании вывоза над ввозом грузов мануфактуры с территории Тамбовской губернии. Главными центрами их отправления являлись Моршанский и Тамбовский уезды. Так, по Моршанскому уезду в указанный период на железнодорожные станции прибывало 82 тонны мануфактуры, было отправлено – 868 тонн; по Тамбовскому уезду – 164 и 655 тонн соответственно. Несмотря на то, что грузооборот мануфактуры в целом по Черноземью составлял в указанный период несколько тысяч тонн, цифры показывают существенное отставание от объемов 1913 г., когда в одну только Воронежскую губернию в 1913 г. было привезено 8415 тонн разнообразной мануфактуры, то есть почти в 46 раз больше, чем в 1922/23 году. На станции одной только Ю.-В. ж. д. в Тамбовской губернии в 1913 г. прибывало 1900 тонн мануфактуры, в то время как на все железнодорожные станции Тамбовской губернии в 1922/23 г. прибыло лишь 573 тонны [Рутцен А.А., 1925, с. 24].

В целом сравнительный анализ работы всех веток Ю.-В. ж. д. (имевшей более 60 % своего протяжения именно по территории формирующейся ЦЧО, составляя 41 % всей железнодорожной сети региона) в 1913 и 1922/23 хозяйственном году выглядел следующим образом. Перевозка коммерческих грузов в 1913 г. составила 12.560 тыс. тонн, в 1922/23 г. – 3272 тыс. тонн, или 26 % от уровня 1913 г.; в 1923/24 г. эта цифра составила 4719 тыс. тонн (37 % от уровня 1913 г.). К 1925/26 г. планировалось перевезти от 6880 до 7040 тыс. тонн [Рутцен А.А., 1925, с. 24].

И, наконец, следует подчеркнуть, что поскольку главную особенность работы железнодорожных грузовых перевозок в первой половине 1920-х годов по территории формирующейся ЦЧО определял ее самый важный груз – хлеб, работа железных дорог Чер-

ноземья в исследуемый период в значительной степени зависела от урожая зерновых [Лезжава А.М., 1926, с. 6].

С учетом вышесказанного, начиная с середины-второй половины 1920-х годов, Облплан ЦЧО в рамках общегосударственного планирования начинает разрабатывать перспективные планы расширения и технического переоснащения железнодорожной сети на территории Центрального Черноземья [Першин П.Н., 1926, с. 15].

Так, на заседании Воронежского районного комитета по перевозкам 14 декабря 1925 г. был заслушан доклад представителя Народного Комиссариата Путей Сообщения (НКПС) инженера Б.Н. Окунева о проектируемом железнодорожном строительстве. В докладе, в частности, намечалось строительство железнодорожных линий, имевших важное значение как для Воронежской губернии, так и для будущей ЦЧО в целом. Это линии: Козлов – Прохладная; Острогожск – Луганск (или) Родаково и Миллерово-Саратов. При этом особо оговаривалась в случае постройки железнодорожной ветки Миллерово-Саратов необходимость строительства отдельной железнодорожной линии от города Богучары до ст. Кантемировка (или) Журавка [Гребенник И.Е., 1926, с. 45, 65].

Окончательно оформившаяся в 1928 г. территория ЦЧО по средним показателям наличия и протяженности железнодорожных сетей по-прежнему находилась на одном из первых мест в СССР. Как уже отмечалось, по территории Области проходили ж. д. ветки 9 дорог. Соотношение протяженности каждой железной дороги в пределах новых административных границ ЦЧО к общей длине железнодорожных путей в регионе возможно представить следующими цифрами: Ю.-В. ж. д. (с присоединенными участками Московско-Киево-Воронежской ж. д.) – 47,6 %; Московско-Киево-Воронежская – 14,3 %; Рязано-Уральская – 14,1 %; Южная – 8,6 %; Московско-Курская – 5,1 %; Северо-Донецкая – 3,8 %; Сызрано-Вяземская – 3,5 %; Московско-Казанская – 1,7 %; Московско-Белорусско-Балтийская – 1,3 % [Слоним В., 1929, с. 93]. Из приведенных данных следует, что Ю.-В. ж. д. по-прежнему оставалась важнейшей железнодорожной артерией региона. По своему протяжению она захватывала территорию Северного Кавказа, собственно ЦЧО, Нижнее Поволжье, часть Украины. Если принять за 100 % всю территорию, по которой проходила дорога в 201598 кв. км, т. н. «район тяготения», то на Северном Кавказе такой «район» составлял примерно 22,9 %, в ЦЧО – 48,5 %, в Нижнем Поволжье – 26,6 % на Украине – 2 % [Слоним В., 1929, с. 93]. На каждые 100 кв. км своей территории во второй половине 1920-х годов ЦЧО имела 2,54 км ж.-д. пути, на каждые 10 000 жителей – 4,36 км ж.-д. пути. Однако при оценке местных показателей некоторые районы ЦЧО, удаленность которых от железной дороги составляла более 60 км, возможно было отнести к явно отсталым. К ним в первую очередь относили юго-восточные территории ЦЧО. Помимо отдаленности от магистралей, важным фактором обеспечения территории железнодорожным транспортом являлось направление существующих железнодорожных линий. Например, восточнее магистрали Козлов – Воронеж – Ростов железнодорожные ветки были расположены таким образом, что и грузы и пассажиры, направляющиеся с севера на юг и обратно, должны были добираться отдаленными окружными путями. Кроме того, имелись «разрывы» железнодорожной сети, например, между станциями Анна и Таловая Ю.-В. ж. д. [Бузин Вл., 1930, с. 138]. В этой связи главная задача первого пятилетнего плана железнодорожного строительства в ЦЧО, начавшего активно разрабатываться во второй половине 1920-х годов, состояла в ликвидации неудовлетворительной обеспеченности районов региона железнодорожными путями и сокращении дорогостоящих окружных пробегов. В результате в пятилетнем плане строительства железных дорог в ЦЧО (1928/29 – 1932/33 гг.) были утверждены к постройке следующие ветки: Бутурлиновка – Павловск; Богучар – Кантемировка; Анна – Таловая [Бузин Вл., 1930, с. 139]. Однако региональные власти пришли к выводу, что этого было явно недостаточно. Поэтому в 1929 г. специальное совещание при областной плановой комиссии совместно с комиссией Госплана СССР вновь обсудило вопрос объема строительства железных дорог в ЦЧО. Было принято решение настаивать перед Госпланом на включение в пятилетний план железнодорожного строительства за счет т. н. «безтитальных (то есть без указания определенных объектов) лимитов: 1) постройку линий Орел – Комаричи и Тамбов



– Моршанск; 2) перенесение строительства ветки Бугурлиновка – Павловск, намеченное на 1931/32 г., на 1929/30 г. [Брейтерман М., 1929, с. 102, 104 – 105].

Помимо этого, Облплан ЦЧО считал более целесообразным для нужд Области и в этой связи необходимым ходатайствовать перед центром о включении в план строительство железнодорожной ветки Муром – Тамбов – Донбасс взамен уже запланированной Арзамас – Кустаревской. Аргументируя такую просьбу, отмечалось, что ветка Арзамас – Кустаревская проходит по территории, «не обслуживая никаких крупных населенных пунктов, а Муром – Тамбовская линия обслуживает города: Меленки, Касимов, Сасово, Шацк, Моршанск, Тамбов и многие селения по р. Цне между Моршанском и Тамбовом» [Лапшинский К., 1929, с. 91].

В целом материалы, представленные в специализированных изданиях Облплана ЦЧО, свидетельствуют, что в регионе прилагались серьезные усилия для скорейшего восстановления и максимально возможного расширения железнодорожных путей с целью увеличения грузоперевозок в условиях развертывания процесса индустриальной модернизации края.

С другой стороны, при разработке первого пятилетнего плана развития народного хозяйства ЦЧО региональные хозяйственники вынуждены были считаться с установками Госплана на создание в СССР единого народнохозяйственного комплекса. Это вынуждало руководство СССР (для «выравнивания» социально-экономического уровня окраин и центра) уделять приоритетное внимание национальным республикам при определенном ограничении в удовлетворении насущных хозяйственных нужд территории Центральной России.

#### Список литературы References

1. Брейтерман М. 1929. Железнодорожное строительство в ЦЧО. Хозяйство ЦЧО (Центрально-черноземной области). Воронеж, Областная плановая комиссия. 9: 102–105.  
Brejterman M. 1929. Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v CzChO. Hozyajstvo CzChO (Central'no-chernozernnoj oblasti). Voronezh, Oblastnaya planovaya komissiya. 9: 102–105. (in Russian)
2. Брейтерман М. 1930 Проблема железнодорожного транспорта ЦЧО. Хозяйство ЦЧО (Центрально-черноземной области). Воронеж, Областная плановая комиссия. 5: 76–87.  
Brejterman M. 1930 Problema zheleznodorozhnogo transporta CzChO. Hozyajstvo CzChO (Central'no-chernozernnoj oblasti). Voronezh, Oblastnaya planovaya komissiya. 5: 76–87. (in Russian)
3. Брук Б. 1921. Производственные районы Воронежской губернии. Воронеж, Ред.-изд. ком. Наркомзема Средне-черноземной обл. Воронежское отд-ние Гос. изд-ва. 342.  
Bruk B. 1921. Proizvodstvenny'e rajony` Voronezhskoj gubernii. Voronezh, Red.-izd. kom. Narkomzema Sredne-chernozernnoj obl. Voronezhskoe otd-nie Gos. izd-va. 342. (in Russian)
4. Бузин Вл. 1930. Железнодорожный грузооборот в ЦЧО за первое полугодие 1929–30 года. Хозяйство ЦЧО (Центрально-черноземной области). Воронеж, Областная плановая комиссия. 8–9: 132–139.  
Buzin Vl. 1930. Zheleznodorozhny`j gruzooborot v CzChO za pervoe polugodie 1929–30 goda. Hozyajstvo CzChO (Central'no-chernozernnoj oblasti). Voronezh, Oblastnaya planovaya komissiya. 8–9: 132–139. (in Russian)
5. Вульффов А.Б. 2007 Повседневная жизнь российских железных дорог. М., Молодая гвардия. 453.  
Vul'fov A.B. 2007 Povsednevnyaya zhizn` rossijskix zhelezny`x dorog. M., Molodaya gvardiya. 453. (in Russian)
6. Гребенник И.Е. 1926. Перспективы железнодорожного строительства в районе Воронежской губернии. Народное хозяйство Центрально-Черноземной Области. Воронеж, Издание Воронежского Бюро Особой Комиссии по ЦЧО при Госплане РСФСР. V (IX): 45–71.  
Grebennik I.E. 1926. Perspektivy` zheleznodorozhnogo stroitel'stva v rajone Voronezhskoj gubernii. Narodnoe hozyajstvo Central'no-Chernozernnoj Oblasti. Voronezh, Izdanie Voronezhskogo Byuro Osovoj Komissii po CzChO pri Gosplane RSFSR. V (IX): 45–71. (in Russian)
7. Долгополов К.В. 1961. Пути развития Центрально-Черноземных областей. М., Государственное изд-во географической литературы, 221.

Dolgoplov K.V. 1961. Puti razvitiya Central'no-Chernozemny`x oblastej. M., Gosudarstvennoe izd-vo geograficheskoy literatury`, 221. (in Russian)

8. Железнодорожный транспорт: XX век. 2001. Редакционный совет С.А. Пашинин, А.А. Поликарпов, И.В. Харланович. М., Железнодорожное дело, 188.

Zheleznodorozhny`j transport: XX vek. 2001. Redakcionny`j sovet S.A. Pashinin, A.A. Polikarpov, I.V. Harlanovich. M., Zheleznodorozhnoe delo, 188. (in Russian)

9. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. 1997. Под общ. ред. Е.Я. Красовский, М.М. Уздин. Том 2. 1917–1945 гг. СПб., АООТ «Иван Федоров. 416.

Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza. 1997. Pod obshh. red. E.Ya. Krasovskij, M.M. Uzdin. Tom 2. 1917–1945 gg. SPb., АООТ «Ivan Fedorov. 416. (in Russian)

10. История железнодорожного транспорта России. 1994. Под общ. ред. Е.Я. Красовский, М.М. Уздин. Т. 1. 1836–1917 гг. СПб., АООТ «Иван Федоров, 336.

Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. 1994. Pod obshh. red. E.Ya. Krasovskij, M.M. Uzdin. T. 1. 1836–1917 gg. SPb., АООТ «Ivan Fedorov, 336. (in Russian)

11. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. 1995. Сост. Г.М. Афонина М., Б.и., 224.

Kratkie svedeniya o razviti`i otechestvenny`x zhelezny`x dorog s 1838 po 1990 gg. 1995. Sost. G.M. Afonina M., B.i., 224. (in Russian)

12. Кузнецов О.Н. 2006. Строительство железных дорог в Центральном Черноземном районе и их влияние на социально-экономическое развитие региона: Вторая половина XIX – начало XX вв. Дис. канд ист. наук. Пенза, 202.

Kuznecov O.N. 2006. Stroitel'stvo zhelezny`x dorog v Central'nom Chernozemnom rajone i ix vliyanie na social'no-e`konomicheskoe razvitie regiona: Vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv. Dis. kand ist. nauk. Penza, 202. (in Russian)

13. Кульжинский С.Н. 1924. Краткий экономический очерк района Юго-Восточных железных дорог. Воронеж, Правление Ю.-В. ж. д. 115.

Kulzhinskij S.N. 1924. Kratkij e`konomicheskij ocherk rajona Yugo-Vostochny`x zhelezny`x dorog. Voronezh, Pravlenie Yu.-V. zh. d. 115. (in Russian)

14. Лапшинский К. 1929. Железнодорожное строительство в ЦЧО. Хозяйство ЦЧО (Центрально-черноземной области). Воронеж, Областная плановая комиссия. 4(7): 90–92.

Lapshinskij K. 1929. Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v CzChO. Hozyajstvo CzChO (Central'no-chernozemnoj oblasti). Voronezh, Oblastnaya planovaya komissiya. 4(7): 90–92. (in Russian)

15. Лашина Л.С. 2008. Деятельность акционерного общества по строительству и эксплуатации Московско-Киевско-Воронежской железной дороги в пореформенный период: 1866–1917 гг. (на материалах Центрального Черноземья). Дис. канд. ист. наук. Белгород, 179.

Lashina L.S. 2008. Deyatel'nost` akcionernogo obshhestva po stroitel'stvu i e`kspluatatsii Moskovsko-Kievsko-Voronezhskoj zheleznoj dorogi v poreformenny`j period: 1866–1917 gg. (na materialax Central'nogo Chernozem`ya). Dis. kand. ist. nauk. Belgorod, 179. (in Russian)

16. Лежава А.М. 1926. Восстановление Центрально-Черноземной Области. Народное хозяйство Центрально-Черноземной Области. Воронеж, Издание Воронежского Бюро Особой Комиссии по ЦЧО при Госплане РСФСР. V (IX): 5–7.

Lezhava A.M. 1926. Vosstanovlenie Central'no-Chernozemnoj Oblasti. Narodnoe hozyajstvo Central'no-Chernozemnoj Oblasti. Voronezh, Izdanie Voronezhskogo Byuro Osoboj Komissii po CzChO pri Gosplane RSFSR. V (IX): 5–7. (in Russian)

17. Мухина Н.Е. 2007. История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии Центрального Черноземья: 1865–1913 гг. Дис. канд. ист. наук. Воронеж, 161.

Muxina N.E. 2007. Istoriya sozdaniya Yugo-Vostochnoj zheleznoj dorogi i ee rol' v e`konomicheskom razviti`i Central'nogo Chernozem`ya: 1865–1913 gg. Dis. kand. ist. nauk. Voronezh, 161. (in Russian)

18. Першин П.Н. 1926. Меры восстановления центрально-черноземных губерний (Из доклада Совету Народных Комиссаров РСФСР в заседании 27 августа 1926 г.). Народное хозяйство Центрально-Черноземной Области. Воронеж, Издание Воронежского Бюро Особой Комиссии по ЦЧО при Госплане РСФСР. V (IX): 8–15.

Pershin P.N. 1926. Mery` vosstanovleniya central'no-chernozemny`x gubernij (Iz doklada Sovetu Narodny`x Komissarov RSFSR v zasedanii 27 avgusta 1926 g.). Narodnoe hozyajstvo Central'no-Chernozemnoj Oblasti. Voronezh, Izdanie Voronezhskogo Byuro Osoboj Komissii po CzChO pri Gosplane RSFSR. V (IX): 8–15. (in Russian)



19. Рутцен А.А. 1925. Железнодорожный транспорт Центрально-Черноземной Области после революции (Краткий обзор грузооборота в 1922/23 операц. году). Народное хозяйство Центрально-Черноземной Области. Воронеж, Издание Облплана Центрально-Черноземной Области. III: 11–25.

Rutcen A.A. 1925. Zheleznodorozhnyj transport Central'no-Chernozemnoj Oblasti posle revolyucii (Kratkij obzor gruzooborota v 1922/23 operacz. godu). Narodnoe hozyajstvo Central'no-Chernozemnoj Oblasti. Voronezh, Izdanie Oblplana Central'no-Chernozemnoj Oblasti. III: 11–25. (in Russian)

20. Слоним В. 1929. Юго-восточные железные дороги в пятилетке 1928-29 – 1932-33 гг. в пределах ЦЧО. Хозяйство ЦЧО (Центрально-черноземной области). Воронеж, Областная плановая комиссия. 4(7): 93–99.

Slonim V. 1929. Yugo-vostochny`e zhelezny`e dorogi v pyatiletke 1928-29 – 1932-33 gg. v predelax CzChO. Hozyajstvo CzChO (Central'no-chernozemnoj oblasti). Voronezh, Oblastnaya planovaya komissiya. 4(7): 93–99. (in Russian)

21. Тутьихин Б.А. 1929. Центрально-Черноземная область. М., Изд-во Ком. ун-та им. Я.М. Свердлова. 187.

Tuty`xin B.A. 1929. Central'no-Chernozemnaya oblast`. M., Izd-vo Kom. un-ta im. Ya.M. Sverdlova. 187. (in Russian)

22. Шаненков М.А. 2009. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. Дис. канд. ист. наук. Курск, 290.

Shanenkov M.A. 2009. Formirovanie i `ekspluataciya zheleznodorozhnoj seti Orlovskoj gubernii vo vtoroj polovine XIX – nachale XX vv. Dis. kand. ist. nauk. Kursk, 290. (in Russian)

#### Ссылка для цитирования статьи

#### Reference to article

Прокофьева Е.Ю. 2019. К истории железнодорожного строительства в центрально-черноземной области в 1920-е годы (по материалам специализированных изданий областной плановой комиссии (Облплана) ЦЧО). Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. 46 (2): 346–354. Doi: 10.18413/2075-4458-2019-46-2-346-354.

Prokofieva E.Yu. 2019. On the history of railway construction in the central black earth area in the 1920s (according to the specialized editions of the regional planning commission Central Black Earth Region). Belgorod State University Scientific Bulletin. History. Political Science. 46 (2): 346–354 (in Russian). Doi: 10.18413/2075-4458-2019-46-2-346-354.