

12. Криворуков И. Борьба с «иванами» в Александровской каторге / И. Криворуков // Каторга и ссылка. — 1928. — № 10. — С. 89–95.
13. Минаев И. Как мы бежали из Александровского централа / И. Минаев // Каторга и ссылка. — 1923. — № 6. — С. 141–145.
14. Минаев И. Автобиография рабочего-революционера / И. Минаев // Каторга и ссылка. — 1923. — № 7. — С. 91–111.
15. Никифоров П. М. Муравьи революции / П. М. Никифоров. — М., 1958. — 180 с.
16. Общая тюремная инструкция. — СПб., 1912. — 96 с.
17. Савицкий Ф. Александровская центральная каторжная тюрьма: Очерки / Ф. Савицкий // Тюремный вестник. — 1908. — № 1. — С. 62–91.
18. Соболев А. На каторжном пути / А. Соболев. — М., 1924. — 69 с.
19. Сушкин Г. Царская тюрьма — школа революционеров: Очерки / Г. Сушкин. — М., 1931. — 32 с.
20. Ульяновский В. Записки вечника / В. Ульяновский. — М., 1930. — 64 с.
21. Фабричный П. Грамота и книга на каторге / П. Фабричный // Каторга и ссылка. — 1922. — № 3. — С. 189–205.
22. Фабричный П. Вооруженный побег из Александровского централа / П. Фабричный // Каторга и ссылка. — 1922. — № 4. — С. 121–125.

### **Информация об авторе**

*Быкова Нина Николаевна* — кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории, экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: bykovann@yandex.ru.

### **Author**

*Bykova Nina Nikolaevna* — PhD in History, Associate Professor, Chair of History, Economic and Political Sciences, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin str., Irkutsk, 664003, e-mail: bykovann@yandex.ru.

УДК 33:94(571)

ББК 65.03(2)53

**С.К. КАНН**

## **МЕРОПРИЯТИЯ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ**

Рассматривается деятельность Комитета Сибирской железной дороги по обеспечению проекта Транссибирской магистрали и связанных с нею вспомогательных предприятий квалифицированными кадрами специалистов — инженеров, топографов, геологов и др. Анализируется практика применения правил об особых преимуществах гражданской и военной службы в отдаленных местностях империи и возникавшие в связи с этим проблемы.

**Ключевые слова:** Комитет Сибирской железной дороги, вспомогательные предприятия Сибирской железной дороги, кадровая политика, изучение Сибири в конце XIX — начале XX вв.

## THE ACTIVITIES OF THE COMMITTEE OF THE SIBERIAN RAILROAD TO ATTRACT QUALIFIED PERSONNEL

This article describes the activity of the Committee of the Siberian railroad to supply the project of the Trans-Siberian railway and its relative auxiliary enterprises with qualified specialists, namely, engineers, surveyors, geologists, etc. The practice to apply the rules about special advantages of civil and military service in the far-away territories of the Empire is analyzed, together with the associated problems.

**Keywords:** Committee of the Siberian railroad, auxiliary enterprises of the Siberian railroad, personnel policy, natural research of Siberia at the end of 19 and early 20 century.

Разнообразные мероприятия Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД), предпринятые в начале 1890-х гг. в связи с сооружением транзитной железнодорожной магистрали, по выражению С.Ю. Витте, «пробуждали» Сибирь от «вековой неподвижности». Предполагалось активизировать собственные производительные силы восточных регионов для того, чтобы существенно ускорить и облегчить достижение приоритетных стратегических целей Транссиба, а также устранить диспропорции между центром и окраинами государства. Сибирь должна была стать «участницей России в ее гражданских, культурных и экономических успехах» [1, с. 160].

Наряду с военно-политическими целями проект Транссибирской магистрали подразумевал проведение комплекса вспомогательных предприятий из трех крупных социально-экономических блоков — транспортного, аграрно-индустриального и демографического. Во всеподданнейшем докладе 6 ноября 1892 г. С.Ю. Витте писал, что «соединить Сибирь посредством железной дороги с русской рельсовой сетью и таким образом приблизить ее к Европейской России — это значит приобщить ее к русской жизни и поставить в те же условия существования и развития, в которых находятся другие части Империи, сближенные рельсовыми путями и между собой, и с центрами наибольшей жизнедеятельности государства» [1, с. 160]. Для достижения этой цели требовалось преодолеть немало препятствий и одним из наиболее тяжелых из них называли дефицит квалифицированных кадров.

Главную причину нехватки местных специалистов С.Ю. Витте видел в «низком уровне гражданственности» сибиряков. Краю не доставало опытных мастеров и их приходилось «выписывать» из Европейской России за большие деньги, «притом без малейшей уверенности, что прибывший издалека мастер уживется на месте» [4, т. 1 (1893), л. 20 об].

В будущем, по словам С.Ю. Витте, положение должно было измениться вследствие развития новых производств и создания собственного «контингента опытных мастеров из местных элементов». Организация новых учебных заведений, в том числе и высших, могла обеспечить Сибирь и Дальний Восток собственными кадрами геологов, топографов и инженеров. Однако в первые годы после начала постройки кадровый кризис тяжело сказывался на издержках казны, а в наиболее труднодоступных, «медвежьих» углах грозил попросту сорвать намеченные планы.

Желание правительства интенсифицировать политику на востоке выразилось в принятии «Правил об особых преимуществах гражданской службы в отдаленных местностях», высочайше утвержденных 13 июня 1886 г. Они касались всей территории Сибири и Дальнего Востока, но наибольшие льготы получали те, кто служил на Сахалине, в округах Петропавловской, Гижигинской, Охотской и Николаевской Приморской области, в Якутской области, Туруханском крае Енисейской и северных округах Тобольской губернии [6, с. 349, ст. 1, прим.]. «Особые преимущества» заключались в предоставлении: а) прогонных денег в усиленном размере; б) пособий на подъем и обзаведение; в) прибавок к жалованью; г) пособий по выслуге десятилетий; д) пособий на воспитание детей; е) отпусков на льготных основаниях; ж) пенсионных преимуществ и з) пособий семьям лиц, умерших на службе [6, с. 350, ст. 7]. Очевидно, что каждому ведомству хотелось закрепить за собой максимальный возможный объем предусматривавшихся привилегий.

Вопрос о начале железнодорожных изысканий от Томска до Сретенска решался 1 июня 1887 г. во время секретного совещания на квартире у военного министра П.С. Ванновского. Заключение совещания получило высочайшее одобрение 7 июня. Ввиду стратегического характера проекта министры признавали необходимость «деятельного участия в сем деле» военных лиц, но подробную разработку программы работ поручили ведомствам МПС, Минфина (МФ) и госконтроля [8, л. 77–82, 110об]. Это положение, несмотря на категорические протесты министра путей сообщения К.Н. Посьета, который сформулировал «особое мнение», ставило инженеров-изыскателей в полную зависимость от власти сибирских генерал-губернаторов. Всякое техническое затруднение следовало сначала согласовывать с местной высшей властью, а уж затем обращаться наверх к главе МПС. Вдобавок к этому, 15 июня военных наделили дополнительными преимуществами по сибирской службе, отраженными в «Правилах об особых преимуществах государственной службы по военному ведомству в отдаленных местностях» [7]. Эти правила во многом повторяли документ гражданского ведомства 1886 г., но с поправкой на военные должности и местности военных округов. Тем самым подчеркивался приоритет военного министерства на начальном этапе реализации Транссиба.

Комитет Сибирской железной дороги, созданный в конце 1892 г. в условиях спешки и острой нехватки финансов и материальных возможностей, тем не менее, не отказался от опоры на собственные силы государства. В десятом заседании КСЖД в ноябре 1893 г. августейший председатель и наследник престола Николай Александрович произнес известные слова о том, «чтобы Сибирская железная дорога, это великое народное дело, — была осуществлена русскими людьми и из русских материалов» [9, с. 148]. Как вспоминал А.Н. Куломзин, он «эту мысль подхватил и обратил ее в заключительное постановление Комитета» [5, л. 12]. Многолетнее следование заявленным принципам нуждалось в беспрецедентных усилиях, но комитет отступать не собирался.

Опора на собственные кадры специалистов, при их существенной нехватке и сильном нежелании ехать в Сибирь, означала бюрократический путь наращивания разного рода льгот и привилегий для вновь прибывших. Поначалу КСЖД пробовал мобилизовать местные ресурсы и, в частности, в геологические исследования включились сотрудники Томского университета (профессор А.М. Зайцев, А.Н. Державин и др.). Но местные силы были слишком скудными, поэтому уже в 1893 г. КСЖД встал на путь поощрения служащих, приезжавших из центра страны. Вплоть до 1905 г. вопросам предоставления прав и преимуществ сибирской службы чинам различных ведомств было посвящено не менее 7 самостоятельных дел, рассмотренных в 6-м, 12-м, 23-м, 24-м, 26-м и 33-м заседаниях КСЖД. Так как все эти дела касались отпуска денежных сумм, то в принятии решений, как правило, участвовали и члены департамента государственной экономии Госсовета (ДГЭ ГС).

Так, в частности, в соединенном присутствии КСЖД и ДГЭ ГС 26 мая 1893 г. признавалось возможным распространить, за некоторыми изъятиями, правила закона от 13 июня 1886 г. на строителей Западно-Сибирской железной дороги. Они получали усиленные прогонные и подъемные деньги, увеличенное содержание в зависимости от стажа работы и некоторые другие льготы. Вместе со служащими МПС в том же 6-м заседании комитета особые права получили и представители госконтроля на постройке Западно-Сибирской линии (выс. утв. 3 июня 1893 г. положение КСЖД) [4, т. 2 (1893), л. 276–286].

Вслед за этим, другим положением комитета (выс. утв. 31 декабря 1893 г.), преимущества сибирской службы получили чины временных землеустроительных партий министерства государственных имуществ (МГИ), нарезавшие участки для дальнейшего устройства переселенцев из европейской России [4, т. 3 (1893), л. 458–464].

В мае 1895 г. особые преимущества были дарованы чинам строительного контроля по постройке Средне-Сибирского участка в пределах Иркутского генерал-губернаторства (выс. утв. 13 мая 1895 г.). А 5 июля того же года правила о преимуществах сибирской службы были распро-

странены на всех служащих по постройке Сибирской железной дороги, правда, за вычетом прав на прибавку к жалованью и пособий по выслуге десятилетий. Такое изъятие мотивировалось тем, что служащие МПС получают гораздо более высокое содержание, чем представители других ведомств [4, т. 9 (1895), л. 265–273об, 448–448об].

Наконец, решением 33-го заседания КСЖД (выс. утв. 29 июня 1899 г.) права и преимущества службы в отдаленных местностях Сибири и Дальнего Востока получили чиновники особых поручений Переселенческого управления МВД, курировавшие устройство переселенцев.

Таким образом, в рамках своей компетенции КСЖД предпринимал все возможные меры к тому, чтобы привлечь к работам в Сибири способных инженеров и техников из европейской России. Соответствующие права и привилегии сибирской службы последовательно получали служащие ведомств госконтроля, МПС и МГИ, а чуть позже и ведомства внутренних дел. Обратим внимание на сложившийся порядок предоставления льгот. В целом, он сознательно отражал план развития проекта от строительных работ (состоявших в ведении МПС), к решению более долговременных задач заселения придорожной полосы (ответственность МГИ и МВД). Вместе с тем, строгим бюрократическим порядкам явно мешали недостаток ресурсов и соперничество ведомств, растаскивавших средства каждый в свою сторону, что заведомо снижало эффективность предпринимаемых усилий.

К тому же, правила о преимуществах государственной службы в отдаленных местностях сознательно преследовали цель закрепления новых специалистов в Сибири. Для этого был установлен необходимый трехлетний срок отработки полученных «усиленных прогонов и пособий на подъем и обустройство» (ст. 13), специальными надбавками поощрялась «постоянно-усердная служба в течение одного или нескольких пятилетий» (ст. 17–19) и т.д. Вместе с тем, сам характер деятельности квалифицированных специалистов (строителей, геологов, топографов, межевщиков) требовал постоянных переездов из одной местности в другую, командировок, участия в экспедициях. Текучесть кадров сильно затрудняла полноценное применение закона от 13 июня 1886 г.

Острее всего нехватку специалистов ощущали в военном ведомстве, задачи которого после начала постройки Транссибирской магистрали значительно расширились. Чинам Корпуса военных топографов (КВТ) приходилось выполнять поручения многих ведомств. В 1893 г. одно лишь прикомандирование 80 армейских чинов к КВТ в рамках программы КСЖД (опекаемой царем) позволило корпусу произвести съемку полосы железной дороги в Забайкалье. На 20 мая 1896 г. в сибирских военно-топографических отделах служили лишь 46 офицеров КВТ из 454, что составляло 10% штатной численности корпуса [3, с. 29]. Из этого количества 21 топограф числился в Омском отделе, 5 — в Иркутском и 20 — в

Приамурском. Слабое финансирование не позволяло развивать практику прикомандирования к КВТ, а вакансии в штате корпуса отсутствовали.

В заседаниях Подготовительной комиссии при КСЖД в зимней сессии 1895/1896 г. начальник Горного департамента К.А. Скальковский посоветовал, что военные топографы «в настоящее время почти все заняты работами в различных других ведомствах» [4, т. 11 (1896), л. 186]. Перед департаментом стояла трудная задача изучения золотоносных районов Сибири и Скальковский склонялся к тому, чтобы самостоятельно готовить необходимые кадры топографов. Эта идея вызвала категорическое неприятие у начальника геодезического отделения Главштаба Э.А. Коверского, по мнению которого создание специального учебного заведения в составе министерства госимуществ «вовлекло бы государство в значительный расход и явилось бы несвоевременной помощью в работах по исследованию и развитию золотопромышленности в Сибири» [3, с. 9–10].

Э.А. Коверский предлагал расширить штаты КВТ другим способом — путем применения к ним положения о межевых чинах МГИ, в котором количество чинов не ограничивалось, лишь бы расход на них не выходил за пределы «известной суммы». Помимо названной меры генерал-майор предлагал еще привлечь к топографическим работам на Транссибе служащих Константиновского межевого института (министерства юстиции), выпускников математических факультетов университетов и даже студентов, изучавших геодезию, для чего провести с ними практические занятия в Военно-топографическом училище (военного министерства) и Главной Пулковской обсерватории (министерства народного просвещения).

Ухватившись за это предложение, Горный департамент внес в смету Комиссии для собрания и разработки сведений о сибирской золотопромышленности расход в 1400 р. на прикомандирование к вышеназванным учреждениям «лиц, обладающих необходимыми для сего дела знаниями» и утвердил в КСЖД ассигнование данного кредита по ст. 2 § 31 действующей сметы фонда вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги 1896 г. (выс. утв. 15 марта 1896 г.) [3, с. 31; 4, т. 11 (1896), л. 186–186об, 238–240об, 356об–357].

Несмотря на это, кадровый кризис вынудил серьезно ограничить всю программу изучения золотоносных районов. Исследования, по словам директора Геологического комитета А.П. Карпинского, сосредоточились лишь на тех участках, «практическая полезность которых уже была доказана», а остальные районы были подвергнуты «полуинструментальным маршрутным съемкам, которые при достаточном числе опорных астрономических пунктов, давали надежную основу для геологической карты» [2, вып. 3 (1898), с. 133]. В расчетах исходили из летней нормы выработки на одного топографа — по 400 квадратных верст крупномасштабной съемки и до полутора тысяч маршрутной. Проектированные объемы

работ давали возможность «охватить и достаточно осветить площадь в 10 тыс. кв. верст». Вместе с тем, из-за остроты кадровой проблемы, Горный департамент отказался от долгосрочного планирования на 20 лет и ограничился десятилетним сроком. С 1897 г. в КСЖД был открыт кредит на съемки в золотоносных районах, а с 1898 г. началось их геологическое изучение силами трех специально сформированных партий.

Военное ведомство, терпеливо наблюдавшее за финансовыми претензиями других ведомств, также сделало попытку распутать свои кадровые проблемы и внесло в КСЖД представление № 2068 «О распространении прав и преимуществ службы в отдаленных местностях на чинов корпуса военных топографов, командированных на съемку вдоль проектированного направления Сибирской железной дороги» [4, т. 11 (1896), л. 120–120об]. Первоначально этот документ, датированный маем 1895 г. (за подписями Н.Н. Обручева и И.И. Стебницкого), должна была рассматривать Подготовительная комиссия (ПК) под руководством А.Н. Куломзина, но из всего дела вышла «большая переписка» и оно затянулось до февраля 1896 г.

В представлении № 2068 предельно кратко говорилось о том, что по высочайше утвержденному 15 марта 1893 г. положению КСЖД назначенные на съемку Забайкалья и Амурской области чины КВТ на время работ были прикомандированы к штабу Иркутского военного округа, но числились там, откуда были назначены, и, следовательно, льготами не пользовались. В то же самое время госконтроль добился применения к чинам строительного контроля на Средне-Сибирской железной дороге, пребывающим в Томске, а работающим в Иркутском генерал-губернаторстве, всех прав последнего, несмотря на то, что «к чинам перемещающимся из отдаленных мест [Томская губ.] в смежные отдаленные же места [Иркутская губ.] закон от 13 июня 1886 г. не применим» [4, т. 11 (1896), л. 124–127; 6, с. 349–350, ст. 2].

Авторы документа имели в виду, что служба в Иркутском генерал-губернаторстве считалась «более привилегированной»: например, прибавка к жалованью за выслугу пятилетия здесь составляла 25%, а пособие на подъем и обзаведение — в размере годового оклада, тогда как в Томской губернии — соответственно 20% и полугодовой оклад. Указывая на это обстоятельство, представители военного ведомства отмечали также, что чины контроля по постройке Западно-Сибирского участка, находившиеся в Челябинске Оренбургской губ., также «были дарованы» преимуществами службы в отдаленных местностях, хотя по закону эта местность таковой не считалась.

В итоге, военное ведомство «полагало справедливым» распространить нормы правил от 15 июня 1887 г. на всех топографов, обеспечивавших интересы Сибирской магистрали. Авторы представления настаивали, чтобы преимущества местностей, где велись работы, предоставлялись



топографам «независимо от того, были ли они назначены на съемку из европейской России или из соседних местностей азиатской России».

Претензии военного министерства, как обычно, натолкнулись на сопротивление С.Ю. Витте, поспешившего предотвратить назревающие расходы. Департамент госказначейства МФ представил справку, в которой говорилось, что по рассматриваемому вопросу предварительной переписки между военным министерством и МФ не было. Суть замечаний Минфина сводилась к тому, что правила от 15 июня 1887 г. касались «лиц, состоявших на службе», тогда как военные топографы числились «во временном прикомандировании» к штабу Иркутского военного округа. После проведения съемок эти чины должны были вернуться в свои военно-топографические отделы и в те местности, из которых были назначены. Кроме того, совсем уж «неосновательными» Минфин признал ссылки на якобы незаслуженный характер привилегий госконтроля, так как, по словам представителей МФ, чины контроля находились не во временной командировке, а на службе. По завершении постройки предполагалось преобразовать строительный контроль в контроль по эксплуатации Сибирской железной дороги, то есть в «учреждение постоянное».

Подготовительная комиссия рассмотрела наметившуюся коллизия в начале 1896 г. и приняла во внимание, что проектированные съемочные работы от Мысовой (на Байкале) до Хабаровска охватывали огромное пространство в 320,9 тыс. кв. вер. и, следовательно, могли занять довольно продолжительное время. Генерал-лейтенант Э.А. Коверский пояснил членам ПК, что «топографы едва ли возвратятся в европейскую Россию ранее известного более или менее продолжительного числа лет, что, по всей справедливости, нельзя считать временной командировкой» [4, т. 11 (1896), л. 115]. Было сказано и о том, что военным топографам присвоено «сравнительно небольшое содержание» и было бы «едва ли справедливым» лишать их пособий за выслугу лет.

Топографы, хотя и считались прикомандированными к штабу Иркутского военного округа, но работали в Приамурском крае, поэтому, по мнению ПК, следовало согласиться с предложениями военного министерства и распространить на чинов КВТ преимущества службы не в Иркутском, а в Приамурском военном округе. Тогда вопрос откуда прибыли топографы — из европейской или азиатской России — «отпадал бы сам собою», «так как, по точному смыслу ст. 2 высочайше утвержденных 15 июня 1887 г. правил лица, назначаемые на службу в Приамурский край, пользуются особыми преимуществами, хотя бы они были вызваны или переведены в отдаленные местности из губерний и областей, смежных с ними или признаваемых отдаленными» [4, л. 115об].

Члены ПК заслушали заявление Иркутского и Приамурского генерал-губернаторов А.Д. Горемыкина и С.М. Духовского о чрезвычайно тяжелых условиях, в которых приходилось трудиться офицерам на



съемках Иркутского и Приамурского военных округов. О пяти топографических Кругобайкальского участка магистрали и 29 чинах, работавших на Амурской линии, говорилось, что «производя съемки преимущественно в местности совершенно безлюдной, лица эти не только терпят всякие лишения, но бывают нередко крайне затруднены в отыскании себе куска хлеба; если же им и удастся добыть на месте какие-нибудь съестные припасы, то лишь за весьма высокую цену» [4, л. 116].

В 26-м заседании КСЖД 06.03.1896 г. вопрос о предоставлении чинам КВТ прав и преимуществ службы в отдаленных местностях империи был наконец-то решен. Участники заседания, в след за Николаем II, согласились поднять денежное довольствие в связи с тем, что топографы «получали содержание, которое далеко не соответствует переносимым ими лишениям при исполнении возложенных на них работ» [4, л. 354]. Так как удовлетворение ходатайства требовало единовременного расхода в 5050 р. на Кругобайкальском участке (там, по заверению А.Д. Горемыкина, работы предполагалось окончить уже в 1896 г.), а также ежегодной затраты в 24 970 р. на Амурском участке, то эти кредиты были включены в состав ассигнований, отпущенных на изыскания Кругобайкальского и Амурского участков магистрали. Кроме 34 офицеров КВТ прибавку к жалованию получали и «состоявшие при них нижние чины».

В целом, мероприятия КСЖД по привлечению и закреплению в Сибири квалифицированных кадров на некоторое время отдалили крайне острую проблему дефицита специалистов в восточных регионах страны. Особенно актуальными эти меры были на первых этапах реализации Транссибирского проекта. Высочайший статус КСЖД дал возможность нивелировать жесткие финансовые ограничения в условиях значительной разобщенности ведомств. Впоследствии, с запуском отдельных участков магистрали в эксплуатацию и организацией местных учебных заведений (железнодорожных училищ, Томского технологического института и пр.) острота кадрового кризиса стала постепенно снижаться.

#### **Список использованной литературы и источников**

1. Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов / С. Ю. Витте : в 5 т. — Т. 1 : Пути сообщения и экономическое развитие России. — Кн. 2. — Ч. 1. — М., 2004.
2. Журналы Комиссии, высочайше учрежденной для собрания и разработки сведений о сибирской золотопромышленности и для составления программы исследования золотоносных районов. — Вып. 1–7. — СПб., 1896–1905.
3. Коверский Э. А. Очерк организации геодезической части в разных ведомствах в связи с постройкой Великого Сибирского пути / Э. А. Коверский // Ежегодник Русского географического общества. — 1898. — Т. 7. — С. 1–34.
4. Материалы Комитета Сибирской железной дороги / Экземпляр Российской государственной библиотеки. — Т. 1–28. — СПб., 1893–1904.
5. Отдел рукописей Российской государственной библиотеки (ОР РГБ). Ф. 178 (Музейное собрание). М. 9803 (Воспоминания А.Н. Куломзина). Д. 7.

6. Полное собрание законов Российской империи. — Собрание 3-е (ПСЗРИ—III). — 1886. — Т. 6. — № 3817. — С. 347–357.

7. Полное собрание законов Российской империи. — Собрание 3-е (ПСЗРИ—III). — 1887. — Т. 7. — № 4597. — С. 339–350.

8. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 400 (Главный штаб. Азиатская часть). Оп. 1. Д. 1110.

9. Саблер С. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем / С. В. Саблер, И. В. Сосновский. — СПб., 1903.

### Информация об авторе

*Канн Сергей Константинович* — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Государственной публичной научно-технической библиотеки СО РАН (ГПНТБ СО РАН), 630200, г. Новосибирск, ул. Восход, 15, e-mail: skann@yandex.ru.

### Author

*Kann Sergey Konstantinovich* — PhD in History, Senior Researcher of the State Public Scientific Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (SPSTL SB RAS), 15, Voskhod st., Novosibirsk, 630200, e-mail: skann@yandex.ru.

УДК 957.1

ББК 63.3(253)

**А.М. КУРЫШОВ**

## ИЗМЕНЕНИЕ СПОСОБА ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ У ЭВЕНКОВ ИРКУТСКОЙ ГУБЕРНИИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX СТОЛЕТИЙ КАК НАПРАВЛЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАДИЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА

Рассматривается одно из направлений модернизации традиционного хозяйства эвенков Иркутской губернии — изменение способа природопользования (интенсификация скотоводства и распространение земледелия) — в контексте трансформации системы традиционного хозяйства.

**Ключевые слова:** традиционное хозяйство, трансформация хозяйства, эвенки, тунгусы, способ природопользования.

**A.M. KURYSHOV**

## DEVELOPMENT OF THE EVENK'S NATURE MANAGEMENT METHOD IN IRKUTSK PROVINCE AT THE TURN OF THE XIX–XX CENTURIES AS A MODERNIZATION TENDENCY OF TRADITIONAL ECONOMY

The author considers one of the modernization tendencies of Irkutsk province Evenk's traditional economy (development of the nature