

обувь будет поступать только для членов общества, посторонним лишь по возможности. Родительские комитеты, являвшиеся членами «Экономии», обратились в правление с предложением заготавливать обувь для учащихся совместно с кооперативом.

Прибыль кооперативных предприятий отличалась от частнокапиталистической тем, что шла не на обогащение «кучки граждан», так как членом кооператива мог стать любой. Кроме того, по рукам расходился все меньший процент прибыли, и она использовалась на нужды всего общества, причем в большей мере на культурно-просветительные нужды, а также на расширение торговой деятельности, которая удовлетворяла потребности не только членов общества. В известном смысле можно сказать, что кооперативное производство явилось прообразом современных капиталистических методов хозяйствования, когда большую часть прибыли предприниматель использует в интересах всего коллектива, с целью производственного прогресса, оборотной стороной которого является огромный прогресс в социальной сфере.

**С.К. КАНН**

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ГЕОЛОГИЧЕСКОГО ИЗУЧЕНИЯ ПРИБАЙКАЛЯ В СВЯЗИ С СООРУЖЕНИЕМ ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ**

Постройка Сибирской железной дороги дала толчок для «приведения в известность» всех ранее накопленных сведений о природных богатствах Сибири. Во время путешествия цесаревича Николая в 1891 г. официальная сводка данных появилась на страницах «Правительственного вестника». Ее авторы с воодушевлением писали, что «нельзя даже приблизительно вообразить, какой экономический подъем ждет эту страну, сколько пропадающих богатств будут извлечены из недр земли, когда, благодаря рельсовому пути, будет дана возможность производить там работы при сколько-нибудь сносных условиях» (*Правительственный вестник. 1891. № 109. С. 2*). Вместе с тем, авторы не могли не указать на чрезвычайно малую изученность Сибири (*Там же. № 130. С. 2; Высочайшие отметки с 1881 по 1890 гг. во всеподданнейших отчетах по Сибири и Степному краю. СПб., 1891. С. 145*).

Осенью 1891 г. Горный департамент разослал циркуляр, пытаясь выяснить, насколько развита за Уралом добыча камня, гипса, мела и других стройматериалов (*ГАТО. Ф. 234, оп. 1, д. 181, л. 1–15; ГАКК. Ф. 31, оп. 1, д. 130, л. 1–10 об; ГАЧО. Ф. 9, оп. 1, д. 72, л. 1–19*). Из Сибири пришли удручающие рапорты о единичной и весьма скромной добыче огнеупорных глин, плитняка, мела, жернового и бутового камня «для домашних надобностей». На всем протяжении будущей магистрали практически не

велось никаких заметных разработок строительных материалов, даже самых примитивных, — посредством «ломов, кайл и лопат».

Если горное ведомство действительно хотело упорядочить надзор за каменоломнями и отрегулировать порядок производства горных работ, как сообщалось в циркуляре, то ответы местных статистических комитетов не оставляли на этот счет никаких иллюзий. Успех железнодорожных работ совершенно очевидно зависел от доступных залежей стройматериалов, но для «приведения их в известность» нужно было командировать в Сибирь множество горных специалистов. Между тем, МПС стремилось держать все дело постройки в собственных руках и требовало от изыскателей собирать весь объем технических данных, необходимых для «полного уяснения проекта» и «суждения о наиболее выгодных условиях его исполнения». Прикомандирование горных чинов к партиям МПС происходило лишь тогда, когда сложность задачи вынуждала обратиться к специальным знаниям.

Первые опыты взаимодействия ведомств на постройке Сибирской магистрали развивались в рамках уже сложившихся процедур. Неуверенное начало и неопределенность планов в первый год работ сдерживали широкое привлечение чинов Министерства госимуществ (МГИ). 28.03.1892 г. директор Геологического комитета А.П. Карпинский попросил МПС сообщить ему, к сооружению каких линий предполагается приступить в ближайшее время, с тем чтобы можно было направить туда горных инженеров (*РГИА. Ф. 265, оп. 2, д. 643, л. 188*). Летом 1892 г. на предварительных изысканиях Средне-Сибирского участка работал представитель МГИ инженер Подымовский. Выплаты его содержания производились непосредственно по смете министерства путей сообщения.

Постепенное усложнение задач и поиск решений, специфических для Сибири, привели к расширению участия горных чинов в действиях МПС. Так, накануне постройки активно дебатировался вопрос о вечной мерзлоте в Восточной Сибири и Забайкалье (*Ячевский Л.А. О важности геологических разведок и сведений при производстве изысканий для устройства железных дорог вообще и для Сибирской ж. д. в особенности // Железнодорожное дело. 1888. № 27/28. С. 217–218; Он же. О вечномерзлой почве в Сибири // Изв. Рус. геогр. о-ва. 1889. Т. 25. Вып. 5. С. 341–355; Воейков А.И. О мерзлоте в Сибири по линиям предполагаемых железных дорог // Журнал МПС. 1889. № 13. С. 246–252 (отд. 4)*). Строителям дороги пророчили те же трудности, что на многие годы затянули возведение кафедральных соборов в Якутске и Иркутске. Глубокое промерзание почвы было одной из причин отказа от проведения транзитной магистрали через северную оконечность Байкала и Витимское нагорье. А вслед за этим выяснилось и то, что границы мерзлоты простираются значительно дальше на юг.

В 1893 г. для изучения мерзлоты и выяснения условий водоснабжения будущих станций Забайкальской железной дороги МГИ командировало в Забайкалье опытного инженера-гидролога М. Сергеева, предложив ему

действовать «применительно к общим указаниям, которые сообщались начальником изысканий» (РГИА. Ф. 1273, оп. 1, д. 151, л. 62 об; *Материалы Комитета Сибирской железной дороги / экз. РГБ (МКСЖД). 1894. Т. 5. Л. 285; 1896. Т. 11. Л. 165 об; Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской ж. д. 1897. Вып. 4. С. 59–83*). Профессиональные знания горных инженеров, безусловно, послужили улучшению качества проектирования. Но вскоре задачи геологов были подняты на совершенно иной уровень, не ограниченный одними целями «облегчения постройки».

По замыслу С.Ю. Витте, учреждение Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) было призвано содействовать «промышленному развитию прилегающих к дороге местностей» (*МКСЖД. 1893. Т. 1. Л. 20*). Под эгидой КСЖД были сформированы три геологических партии, предназначенных для подготовки условий промышленного освоения Сибири. Уже в 4-м заседании комитета Витте подчеркнул необходимость «связать самый ход означенных работ и последовательность оных с установленным планом сооружения», а председательствующий цесаревич Николай указал на особую важность геологического изучения Забайкалья.

Приступив к работе, казна столкнулась с неприкрытой и корыстной заинтересованностью частных лиц. Инженер Г.В. Адрианов, производивший поиски сырья для устройства нового цементного завода в Забайкалье, был вынужден даже обратиться с просьбой к Верхнеудинскому окружному лесничему А.В. Красавцеву о запрещении какой-либо передачи посторонним лицам обнаруженных им залежей глин и известняков, «впредь до заявления в них надобности Управлением по сооружению Сибирской железной дороги». Адрианов писал, что «некоторые лица, по-видимому, следят за производимыми мною, средствами казны, разведками и даже, как до сведения моего дошло, решаются на то, чтобы местности эти “заявить” и вообще “застолбить”» (*ГАЧО. Ф. 99, оп. 2, д. 63, л. 2–5*).

В условиях ускорения строительных работ прежний порядок правового ограждения интересов казны оказался слишком затянутым и неэффективным. Согласно букве закона, необходимые права на занятие свободных земель под казенные разведки были предоставлены лишь управлениям казенных горных заводов, а приказы МГИ о воспрещении частных заявок на вновь открытые месторождения запаздывали из-за обязательного требования «объявлять» их через Правительствующий Сенат (ст. 259 Устава Горного). Высочайшим повелением от 31.10.1895 г. геологи, командированные в район Сибирской ж. д., были временно наделены теми же полномочиями, что и управления горных заводов (ст. 821 Уст. Горн.), «дабы частные лица, воспользовавшись открытием, сделанным правительственными инженерами, не могли заявить их в установленном порядке на свое имя» (*ГАТО. Ф. 433, оп. 2, д. 690, л. 9–11 об; ГАИО. Ф. 135, оп. 1, д. 738, л. 12–14 об; ГАЧО. Ф. 99, оп. 2, д. 63, л. 46–49; Ф. 105, оп. 1, д. 194, л. 66–67*). Указанные законоположения закрепляли права казны прежде всего на месторождения угля и железной руды.

Найденные залежи помечались особыми разведочными знаками в виде глубокой ямы и буквы «К» (казна), нанесенной или вырезанной на соседнем камне, дереве или столбе. Тут же проставлялась и дата установки знака. Исключительное право разведки распространялось на окружающую площадь в 4 кв. версты (по версте на каждую из сторон света). Данные о точном местонахождении знаков немедленно сообщались в горные управления «для объявления во всеобщее сведение» на страницах официальной печати (*СПбФ ААН. Ф. 265, оп. 3, д. 79, л. 5об*). Сами разведочные работы допускались в каждом отдельном случае с особого разрешения министра госимуществ.

Предваряя начало постройки Забайкальской железной дороги, Горный департамент направил в район работ геологическую партию В.А. Обручева. Летом 1895 г. начальник партии осмотрел выходы угленосной свиты возле Гусиного озера, но не успел заявить эти месторождения в пользу казны. В начале 1896 г. по предписанию Иркутского горного управления окружной инженер Западно-Забайкальского округа отправил на озеро отводчика площадей Маслова, который обозначил места находок разведочными знаками в виде сосновых столбов с надписью «К-01.02.1896» и гранитных валунов, под которые были положены копеечные монеты 1893 г. выпуска. На выполнение данного поручения Обручев выслал 35 рублей из средств, бывших в его распоряжении (*ГАИО. Ф. 135, оп. 1, д. 738, л. 32–42об*). Объявление о занятии угольной площади для казенных разведок было опубликовано в «Забайкальских областных ведомостях».

Принципиальный подход казны к разработке полезных ископаемых заключался в том, чтобы обеспечить «правильное» (устойчивое) развитие горного промысла. Предполагалось, что своевременное выявление и закрепление за казной «благонадежных» месторождений позволит предотвратить спекулятивный характер их использования. Так, в частности, 03.05.1896 г. геолог Н. Ижицкий просил Горный департамент изъять Илимо-Ангарскую область из числа казенных земель, свободных для заявок, «в предупреждение захвата месторождений магнитного железняка лицами, не имеющими средств разрабатывать их, а как это принято в Сибири желающих переторговывать ими, или же вредной для казенных интересов монополизации руд в одних руках» (*ГАИО. Ф. 135, оп. 1, д. 738, л. 57об*).

На деле, ограничение частной инициативы и строгий канцелярский надзор лишь тормозили развитие местного производства. Например, судьба залежей угля и железной руды около ст. Мысовой (15 верст от Байкала), заявленных геологами Л.А. Ячевским и В.А. Обручевым еще в 1895–1896 гг., не могла разрешиться в течение шести лет и совершенно «погрязла» в согласованиях между Петербургом, Иркутском и Хабаровском (*ГАИО. Ф. 135, оп. 1, д. 738, л. 4–20 об, 44–46, 139–141об; ГАЧО. Ф. 99, оп. 2, д. 65, л. 1–5 об; д. 66, л. 7–21*). С этой стороны, безграничный казенный монополизм чиновников оказывался ничуть не лучше «узкого» монополизма частных лиц.