
РОЛЬ КОММУНИКАЦИЙ В ХОЗЯЙСТВЕННОМ ОСВОЕНИИ СИБИРИ

DOI 10.17150/978-5-7253-3040-3.37

УДК 33:94(571)

ББК 65.03(2)53

С.К. КАНН

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ПРАКТИКЕ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Освоение Северного морского пути являлось составной частью программы вспомогательных предприятий Комитета Сибирской железной дороги. Первая попытка использовать трассу СМП для транспортировки строительных и железнодорожных грузов потерпела неудачу. Причины крылись в спешке, плохой организации, дефиците финансовых, материальных и кадровых ресурсов и абсолютной не изученности СМП. Было принято решение вывести это предприятие из общей программы КСЖД и возложить обязанности по организации многолетней исследовательской гидрографической экспедиции СМП на морское ведомство.

Ключевые слова: Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905), Северный морской путь, изучение, освоение Арктики, научно-прикладные работы.

S.K. KANN

DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN THE PRACTICE OF THE COMMITTEE OF THE SIBERIAN RAILROAD

The development of the Northern Sea Route (NSR) was an integral part of the program of auxiliary enterprises of the Committee of the Siberian Railroad (CSR). The first attempt to use the NSR for the transportation of construction and railroad cargo failed. The reasons were in a hurry, poor organization, lack of financial, material and human resources and the absolute unexplored NSR. It was decided to withdraw this enterprise from the general program of the CSR and assign the responsibility for organizing a long-term research hydrographic expedition of the NSR to the maritime ministry.

Keywords: Committee of the Siberian railroad (1892–1905), Northern Sea Route, exploration, development of the Arctic, scientific and applied work.

Изучению и освоению Северного морского пути (СМП) посвящена обширная литература. Вместе с тем, целый ряд сюжетов изучен совершенно недостаточно не только на фактологическом, но и на концептуальном уровне. Неточно определены цели и задачи научно-прикладных работ,

осуществленных на отдельных этапах освоения СМП, не изучены ближайшие и отдаленные последствия проводившихся экспедиций.

Наиболее тщательно тема данной статьи разобрана в фундаментальном труде, изданном Арктическим и Антарктическим НИИ Главного управления Северного морского пути. Во 2-м томе этого труда Д.М. Пинхенсон подробно описывает многочисленные исследования СМП, произведенные отечественными и зарубежными мореплавателями в капиталистическую эпоху и, на основе документов Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ), приводит работы, связанные с сооружением Транссибирской магистрали и осуществлением программы вспомогательных предприятий (ВП) Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) [1, с. 172–177, 203–213].

Особая ценность исследования Пинхенсона заключается в том, что он рассматривает правительственные мероприятия по освоению СМП на широком фоне общего транспортного и аграрно-индустриального освоения Сибири. Тем не менее, недостатки источниковой базы повлияли на общие выводы исследования, опиравшегося исключительно на делопроизводство центральных морских управлений, — в частности, на фонд Главного гидрографического управления, созданного летом 1885 г. [2] Автор не пользовался многочисленными источниками Российского государственного исторического архива (РГИА), а также региональных архивов Сибири и Дальнего Востока. Между тем, в задачу ВП КСЖД входило решение широкого комплекса научно-прикладных задач, без целостного анализа которых картина получается далеко не полная. В частности, в деятельности КСЖД гидрографическое изучение СМП сочеталось с проведением топографических и картографических работ, геологическими, метеорологическими и почвенно-агрономическими исследованиями, мероприятиями по развитию золотопромышленности и пр.

Программа ВП предусматривала меры, призванные ускорить и удешевить постройку Сибирской железной дороги, обеспечить ее грузами и снизить издержки по эксплуатации магистрали. По плану, разработанному С.Ю. Витте, все ВП делились на три большие группы: 1) улучшение условий судоходства (сюда входило изучение и освоение СМП), 2) развитие местной сибирской промышленности (горнодобывающей, металлургической) и 3) всемерное поощрение переселений. С одной стороны, изучение СМП должно было содействовать быстрой и безопасной транспортировке строительных грузов и железнодорожных принадлежностей из европейской части страны к главным пунктам строительных работ на востоке, где магистраль пересекалась с реками. С другой, — исходя из того, что большинство главных сибирских рек текут с юга на север, к Ледовитому океану, — планировалось организовать вывоз сибирского сырья, продуктов горнорудной промышленности и сельхоз-переработки на западные рынки.

О возможности такого выхода сельскохозяйственной продукции Зауралья на запад писали уже при появлении первых железнодорожных проектов для Сибири. Например, авторы записки «Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге» (1882) подчеркивали, что благодаря экспедиции Норденшельда (1878–1879) и открытию северо-восточного прохода к Тихому океану, стало ясно, что Зауралье «имеет целую сеть судоходных рек, которые ведут в настоящее время... не к замкнутому навеки морю, а к морскому пути» [3, с. 119]. Конкуренция дешевого и качественного американского хлеба, говорилось в записке, сильно подорвала российскую «отпускную хлебную торговлю» на рынках Европы. Но при устройстве удобных путей сообщения зауральская «кубанка» (яровая пшеница) вполне может потеснить конкурента. «Со временем, — писали авторы, — когда фарватер Обской губы будет обстоятельно исследован (исследование уже два года производится экспедицией от морского ведомства) и наше купечество воспользуется, наконец, северным морским путем, Обский и Иртышский хлеб пойдет уже к Тобольску, а не к Тюмени... Надежды на морской путь ничего не имеют в себе несбыточного. Нам известно, что Трапезниковым уже готовятся три громадных баржи для отправки их предстоящей весной по Оби на север ...» [3, с. 81-85].

Тем не менее, при непосредственной разработке проекта Сибирской железной дороги в начале 1890-х гг. идея использования СМП возникла далеко не сразу. В условиях упорного соперничества ведомств, а также вследствие первоначально ограниченного взгляда С.Ю. Витте на задачи КСЖД, план по созданию Комитета не предусматривал участия в нем военного и морского министров (см. доклад Витте от 13.11.1892 г. «О порядке и способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути» [4, с. 228-229]). Через некоторое время стало понятно, что это упущение создает трудности для принятия решений по стратегическим вопросам. Поэтому уже через месяц (18.12.1892 г.) по всеподданнейшему докладу Витте в Гатчине последовало высочайшее соизволение на расширение состава КСЖД за счет представителей военного и морского ведомств [5, л. 22; 6; 7].

Американский исследователь Стивен Маркс, со ссылкой на работу У. Фуллера, назвал этот эпизод «небольшим поражением» Витте в противостоянии с военными [8, р. 135, ref. 79; 9]. Но представляется более правдоподобным отметить быструю эволюцию взглядов Витте на задачи вспомогательных предприятий. Проектированное развитие судоходства находилось в прямой зависимости от осуществления гидрографических работ, организации топографической съемки берегов, промера фарватеров и прочих специализированных занятий, находившихся в компетенции морского ведомства. Обратим внимание и на то, что, по целому ряду свидетельств, своим продвижением по службе Витте был обязан адмиралу Н.М. Чихачеву — руководителю морского министерства [10,

с. 89-91; 11, с. 510]. Когда-то тот помог Витте занять должность начальника движения Одесской железной дороги, а впоследствии рекомендовал на должность министра путей сообщения. Естественно, что Витте не мог не помнить оказанных ему услуг.

Уже в 3-м заседании КСЖД Чихачев (в записке от 19.02.1893 г.) выдвинул рискованную идею ускорить сооружение дороги с помощью доставки железнодорожных грузов из Англии через Карское море к устью Енисея, а затем к Красноярску. Адмирал сообщил членам Комитета, что по данному вопросу он «совещался с лучшими знатоками полярных морей», в том числе с бароном Норденшельдом, и они единогласно подтвердили, что доставка в Сибирь железнодорожных материалов по СМП «представлялась делом вполне осуществимым». Начиная с 1874 г., преимущественно англичанами и норвежцами, по этому пути было направлено 36 судов, из которых 25 благополучно достигли цели, а 10 не выполнили задачу и вернулись обратно [12, л. 34 об]. И только одно судно А.М. Сибирякова потерпело крушение в 1882 г.

В своих воспоминаниях А.Н. Куломзин мимоходом обращает внимание на то, что «Витте нетрудно было доказать фантастичность проекта», выдвинутого Чихачевым. Для реального ускорения постройки необходимо было перевезти около 3,5 млн пудов груза. Но тогда потребовалось бы зафрахтовать до 30 пароходов, причем сделать это в сжатые сроки — не позднее осени 1894 г. В противном случае, уже через год подвозку железнодорожных грузов к месту работ можно было бы производить по уже готовым рельсовым участкам. Кроме того, закупка английских рельсов противоречила заявленному принципу строить Сибирскую дорогу из русских материалов. Тем не менее, управляющий делами, понимавший всю сложность запутанных отношений членов КСЖД, не стал вмешиваться. В мемуарах он осторожно свидетельствует, что «проект представлялся заманчивым, и поэтому частичное его осуществление в виде опыта Витте считал возможным» [11, с. 418].

Положительное решение Комитета по проекту Чихачева удостоилось высочайшего утверждения 5.03.1893 г. [13, т. 1 (1893), л. 209-222]. С. Маркс назвал его «самой честолюбивой» и, одновременно, наименее результативной затеей Комитета [8, р. 146-147]. Витте не скупясь выделил на реализацию предприятия огромную сумму в 300 тыс. р., как бы не замечая того, что записка морского министерства, подготовленная в дикой спешке, носила оттенок явной авантюры. В печатном экземпляре записки, отложившемся в «Материалах КСЖД», ее заголовок был вписан от руки, а исходящий номер отсутствовал [13, т. 1 (1893), л. 209-211]. Не заставила насторожиться членов Комитета и подготовленная к заседанию историческая справка «Об исследовании Северного морского пути в Сибирь», где говорилось о полной не изученности СМП и большом риске столкнуться с мелями и скалами из-за незнания фарватера Енисея [14, с. 25-29].

В срочном порядке на верфях «Denny Brothers» в Глазго за 22 тыс. фунтов стерлингов были заказаны два колесных парохода и баржа «с парусным вооружением», а также сформирована экспедиция под командованием лейтенанта Л.Ф. Добротворского. Принципиально, что на флагштоках судов были подняты военные флаги — с целью обозначить приоритет российских интересов на Севере [1, с. 172-177; 14, с. 23-24; 15, л. 368; 16, с. 157-164; 17, с. 40-41]. Небольшие и непрочные речные суда русской флотилии поспешили совершить «отважный переход открытым морем» из Англии к устью Енисея. А для перевозки груза рельсов и скреплений, закупленных МПС (93 тыс. пудов по цене 61 коп. за пуд или 4 английских фунта за тонну), была законтрактована английская торгово-транспортная фирма, снарядившая караван под командованием капитана Дж. Виггинса. Любопытно, что по оценке английских историков, Виггинс практически не известен у себя на родине, но внес большой вклад в развитие русско-британских отношений. Александр III отметил заслуги капитана вручением ему ценного подарка — серебряного пуншевого сервиза [1, с. 175, прим. 5; 18, р. 9; 19].

Общий план операции предполагал, что в устье Енисея русские и английские корабли будут встречены гидрографической партией Г.И. Залевского, которая обеспечит условия для доставки грузов в Красноярск, наймет перевозочные средства, людей и лоцманов. Для этого партия уже в конце мая 1893 г. отправилась из Петербурга в Сибирь и затем, двигаясь вниз по Енисею, приступила к изучению фарватера реки, обставляя его предупреждающими знаками [13, т. 8 (1895), л. 435-437 об; 20, л. 2-3об]. В Гольчихе ожидалась перегрузка 1,5 тыс. тонн рельсов на баржи тюменского купца А.Н. Гадалова, с которым было заключено особое соглашение.

Но с самого начала всю операцию подстерегали трудности. Число пароходов, плававших по Енисею, было крайне ограничено, а при быстром течении реки для каждой баржи был нужен отдельный буксир. Вдобавок, разовая перегрузка почти 100 тыс. пудов рельсов требовала большого количества рабочих рук, которых за сотни верст от жилья просто негде было найти. Из-за позднего освобождения Карского моря ото льда караван с железнодорожными грузами смог добраться до устья Енисея только осенью — к началу сезона штормов.

В итоге, по словам Добротворского, неприспособленный рейд Гольчихи «едва не сделался нашей могилой» [15, л. 335; 21, с. 81]. Операция по перегрузке рельсов, проходившая при сильном ветре 24.08.1893 г., завершилась полным крахом — пароходы получили повреждения, а три баржи разломались. На берег вытащили только 450 рельсов, около 3 тыс. из них пошли на дно, а еще 1149 штук английский пароход «Орестес» отвез в Архангельск, откуда их впоследствии возвращали в Сибирь за дополнительную плату. Катастрофа широко освещалась в сибирской печати [22-27]. К началу октября из общего числа нагруженных

в Англии 5 994 рельсов до Красноярска смогли добраться только одна десятая часть.

Пропагандистский эффект от операции оказался совсем не тот, на который рассчитывали в Петербурге. Если бы не мужество моряков, которое Добротворский приравнял к «лучшему военному подвигу» (приказ № 93 от 11.09.1893 г.) [15, л. 502-503], то потери были бы еще значительнее. Впрочем, экстренные водолазные работы по подъему груза с 20-саженной глубины обошлись казне и без того недешево — по 65 коп. за каждый рельс. Около 3 % груза так и не было поднято. Чихачев пытался оправдать убытки чрезвычайной «торопливостью организации» и «опасением упустить полезное время» и валил всю вину на Виггинса, которого «спровоцировали страховщики» [13, т. 3 (1893), л. 143 об]. Что же касается Куломзина, то он выразил свое «возмущение» в более поздних мемуарах, воскликнув: «Что бы это было, если бы комитет согласился на предложение Чихачева о заказе в Англии 3 миллионов пудов рельсов!» [11, с. 454, прим.].

На 10-м заседании КСЖД в ноябре 1893 г. пришло время подвести итоги. Чихачев собирался продолжать свою «затею» в будущем. По отзыву Куломзина, записка адмирала «была составлена в тоне полной удачи операции и предлагалось повторить ее в обширных размерах в следующем году, но на деле было другое» [11, с. 461; 28, л. 11]. Согласно справке канцелярии Комитета министров, заграничные рельсы обошлись «не дешевле уральских», в одной цене с путиловскими (при их доставке кружным путем через Владивосток) и лишь на 6 коп. дешевле брянских [11, с. 461]. «В таком положении, — пишет Куломзин, — Чихачев, несмотря на известную его любовь к иностранным заказам, не поддержал в самом заседании свою записку», а предлогом избрал намеченное ускорение постройки на два года, независимо от подвоза рельсов из Англии [28, л. 11].

«Катастрофа в Гольчихе» стала хорошим уроком для всех участников. Возглавлявший КСЖД наследник цесаревич постарался не заметить неутешительные итоги и заявил, что надо, чтобы «Сибирская железная дорога, это великое народное дело, — была осуществлена русскими людьми и из русских материалов». Куломзин «подхватил эту мысль» и обратил ее в заключительное постановление Комитета. В официальных отчетах произошедший конфуз благопристойно замалчивали или преподносили как «вполне удачный» исход предприятия [17, с. 41-42; 28, л. 12; 29, с. 57; 30, с. 148, 386]. Некоторые современные исследователи истории освоения СМП также не склонны драматизировать случившееся [31].

Тем не менее, на перспективу были сделаны разумные выводы. Предполагая развитие морского маршрута в качестве «вспомогательной ветви» Транссиба для вывоза сибирских продуктов в Европу, Комитет принял решение продолжить подробное изучение и картографирование

СМП. На заседании 03.05.1894 г. был утвержден новый план Чихачева, предусматривавший организацию двухлетнего гидрографического исследования устьев Оби и Енисея и части Карского моря. Соглашались ассигновать на два года (1894–1895) кредит в 108.010 р. (52.353 р. + 55.657 р.), КСЖД осторожно провел его по статье на «непредвиденные расходы», установив, чтобы дальнейшие кредиты относились на «общие ресурсы морского ведомства» (выс. утв. 13.05.1894 г.) [13, т. 5 (1894), л. 154-154 об].

В состав экспедиции под командованием А.И. Вилькицкого вошли 6 офицеров и 50 нижних чинов. Работу на Севере обставили льготами — круглогодичным «добавочным до Сибирского положения» жалованием и морским довольствием «по заграничному положению, но в кредитных рублях». Для проезда к месту работ выдавалось 400 р. подъемных. Зимой офицеры возвращались в Петербург, а их суда и снаряжение зимовали в Тобольске и Енисейске [32, л. 9, 71, 106, 117, 119-120; 33, л. 23-23об]. Тем же, кто зимовал в Сибири, платили по 300 р., включая стоимость нанимаемого жилья в смету экспедиции.

Тем не менее, кадровая проблема носила все более острый характер. Из рапорта Вилькицкого № 17 от 16.02.1895 г. видно, что несмотря на то, что списочный состав экспедиции предусматривал наличие 46 нижних чинов, на самом деле их было меньше. Из названного количества четверо попросту сбежали перед отходом из Енисейска, трое были под судом «с отсутствием от команды», а один — на излечении в больнице. В действительности в кампанию оставалось лишь 38 человек, а ко времени написания рапорта стало еще меньше — с учетом уволенных в запас флота, больных и комиссованных. Вилькицкий просил Петербург прислать еще 10, а лучше 11 человек, так как «по самому крайнему расчету» людей в команду требовалось не менее 41. При этом он добавлял, что из остающихся лиц «более чем четверть всей команды или состоят или уже состояли под судом и было бы желательно, чтобы хотя те, которые будут назначены, не были бы плохого поведения» [34, л. 32-33]. Как оказалось, часть матросов была предана Иркутскому военно-окружному суду за «буйство и оскорбление насильственным действием» [Там же, л. 104].

Впрочем, в этом нет ничего удивительного, учитывая тяжесть занятий, которые были на них возложены. В условиях крайнего Севера приходилось самим или с помощью местного населения обеспечивать суда топливом, запасами и снаряжением. Каменный уголь, так необходимый для судов, получали из двух копеек: 10 тысяч пудов были доставлены из Троицкой копи возле Красноярска, а 22 тысячи — из Александро-Невской, в 100 верстах от села Дудинского. Уголь заранее подвезли к реке на оленях еще зимой 1893/94 г. [11, с. 564].

Об условиях кампании 1894 года Вилькицкий писал, что «рулевые и лотовые почти постоянно болели от усиленной работы и простуды, несмотря на то, что как с моей стороны, так и со стороны командиров

судов прилагались все заботы, чтобы во время вахты они были бы тепло одеты, чтобы по смене с вахты они переодевались в сухое платье, получали бы горячий чай не в зачет, а иногда и полчарки водки или коньяку, когда то вызывалось особыми обстоятельствами» [34, л. 32 об-33].

Крайне скудным было финансирование экспедиции. В Подготовительной комиссии при КСЖД проекты смет беспощадно резались — прежде всего, на нижних чинов, рабочую силу и операционные расходы. Например, в журнале 20-го заседания КСЖД 30.11.1894 г. говорилось, что комиссией было обнаружено «некоторое несоответствие размера издержек, исчисленных на морское довольствие и провизию нижних чинов экспедиции, с действующими в морском ведомстве по сему предмету правилами. В виду этого в Комитете признаваемо было полезным указать, что расхождение отпущенного по высочайшему повелению кредита во всяком случае должно производиться на точном основании подлежащих морских узаконений» [35, л. 24].

Положительным достижением экспедиции Вилькицкого была проверка и дополнение составленной Залевским карты Енисея. Кроме того, выяснилось, что эта река не имеет бара и без лоцмана вполне доступна для океанских судов с осадкой в 20–21 фут на тысячу верст вверх по течению, вплоть до Туруханска. А с лоцманом можно было заходить в Енисей до самых порогов, отстоящих от Гольчихи на 1,5 тыс. верст [11, с. 564].

Экспедиция доказала, что прежние географические карты обозначали остров Сибирякова на 20 миль севернее его действительного местонахождения и описала западный берег. Было определено 17 астрономических пунктов, произведены наблюдения в 10 точках над всеми элементами земного магнетизма, а в трех — над маятником [11, с. 529; 12, л. 207–207 об]. В 1895 г. исследования были перенесены в Обскую губу, где тоже были исправлены ранее существовавшие карты. На них, например, восточный берег губы был показан с ошибкой на 30–55 миль. Кроме того, к определениям добавились еще 27 астрономических пунктов, 9 пунктов с магнитными наблюдениями, и 3 — с маятниковыми [12, л. 253–253 об]. Входивший в состав экспедиции лейтенант А.С. Боткин собрал богатый естественнонаучный материал и сдал его на обработку в Академию наук [11, с. 564].

Несмотря на тяжелый труд, моряки в Сибири принимали участие в жизни местного общества. Распорядитель Енисейского общественного музея А.И. Кытманов сообщает, что в 1894 г. музей посещал Л.Ф. Дроботворский с офицерами команды П.И. Патонном и П.К. Тундерманом. Начальник экспедиции А.И. Вилькицкий пожертвовал для коллекции несколько находок окаменелостей с устья Енисея. Одновременно велся интенсивный обмен научными данными, собранными представителями различных ведомств [36, л. 51-52; 37, л. 44-44 об].

Посетителями научных обществ и сибирских музеев были инженеры и геологи, моряки и военные. В этом усматривается значительная объ-

единяющая и координирующая роль КСЖД. На первых порах в рамках научной программы Комитета и мероприятий по «оживлению» Сибири ему удалось сплотить большое количество самых разных научных сил.

В заключение нужно отметить, что общая оценка мероприятий КСЖД по изучению Северного морского пути представляется весьма противоречивой. С одной стороны, Комитет дал старт обширной и многолетней правительственной программе развития СМП. С другой, — успехи непосредственных мероприятий в этом направлении носили скромный характер, а выделенные кредиты в значительной степени были истрачены «непроизводительно». Сберегая копейки на рядовом составе экспедиций, Комитет выбрасывал тысячи рублей на «затеи», дававшие крайне незначительную отдачу.

На 30-м заседании КСЖД 10.12.1897 г. прозвучало, что «при ассигновании впервые кредита в 108.010 р. на гидрографическое исследование устьев рек Енисея и Оби и части Карского моря в 1894 и 1895 гг., было предположено, с целью полного изучения условий плавания в помянутых водах, продолжать работы в течение пяти-шести лет, с тем, чтобы потребные на сие в последующие, после 1895 г., годы расходы были относимы на общие ресурсы Морского ведомства. Между тем, представляя задачу исчерпанной, указанное ведомство прекратило исследование через три года» [12, л. 362 об]. В принятом решении члены Комитета настояли на том, чтобы морское ведомство закончило «дело исследования вод, омывающих северное побережье Сибири» на свой собственный счет.

Таким образом, КСЖД видел свою первостепенную задачу в том, чтобы инициировать принципиально важные проекты по развитию производительных сил и инфраструктуры Сибири на начальной фазе их осуществления. Именно так, опираясь на фонд вспомогательных предприятий, КСЖД финансировал проект по развитию СМП. В дальнейшем начатые работы перекладывались на текущую деятельность и сметы профильных министерств и ведомств.

Список использованной литературы и источников

1. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2 : Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / Д. М. Пинхенсон. — Ленинград : Мор. транспорт, 1962. — 766 с.
2. Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). — Ф. 404 : Главное гидрографическое управление (9 описей 1886–1918 гг.).
3. Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге. — 2-е изд. — Москва : Тип. В. М. Фриш, 1882. — 148 с.
4. Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. Т. 1 : Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2, ч. 1 / С. Ю. Витте. — Москва : Наука, 2004. — 647 с.

5. Российский государственный исторический архив (РГИА). — Ф. 560. — Оп. 27. — Д. 1.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3-е (ПСЗРИ-III). — 1892. — Т. 12. — № 9174.
7. Собрание узаконений и распоряжений Правительства. — 1893, Января 1-го. — Ст. 3.
8. Marks S. G. Road to power : the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850–1917 / S. Marks. — Ithaca : Cornell University Press, 1991. — 261 p.
9. Fuller W. C. Civil-Military Conflict in Imperial Russia: 1881–1914 / W. C. Fuller, Jr. — Princeton : University Press, 1985. — 321 p.
10. Витте С. Ю. Воспоминания : в 3 т. Т. 1 : (1849–1894) / С. Ю. Витте. — Москва : Соцэкгиз, 1960. — 636 с.
11. Куломзин А. Н. Пережитое. Воспоминания / А. Н. Куломзин; сост., вступ. ст., коммент. и примеч. К. А. Соловьева. — Москва : Политическая энциклопедия, 2016. — 1038 с.
12. РГИА. — Ф. 1273. — Оп. 1. — Д. 42.
13. Материалы Комитета Сибирской железной дороги / экземпляр Российской государственной библиотеки. — Т. 1–28. — Санкт-Петербург, 1893–1904.
14. Журнал Министерства путей сообщения. — 1893. — Кн. 1, офиц. часть (2-я паг. : Сибирская железная дорога).
15. РГА ВМФ. — Ф. 417. — Оп. 9. — Д. 12174.
16. Цим Д. Морской путь в реку Енисей / Д. Цим, В. Семенов // Морской сборник. — 1894. — № 6.
17. Отчет по Комитету Сибирской железной дороги за 1893 г. — Санкт-Петербург, 1894. — 59 с.
18. Siberia: Two Historical Perspectives. — London : Great Britain-USSR Association : School of Slavonic & East European Studies, 1984. — 50 p.
19. Виггинс И. Морской путь в Сибирь Карским морем, 1874–1894 : доклад капитана Виггинса, читанный 14 января 1895 г. / И. Виггинс. — Санкт-Петербург: Тип. Е. Евдокимова, 1895. — 20 с. — URL: <https://www.prlib.ru/item/427776>
20. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). — Ф. 25. — Оп. 1. — Д. 626 (К-97).
21. Журнал Министерства путей сообщения. — 1893. — Кн. 3, офиц. часть (2-я паг. : Сибирская железная дорога).
22. Об экспедиции лейтенанта Добротворского к Енисейску: (из «Кронштадтского вестника») // Владивосток. — 1893. — № 38.
23. О нагрузке и доставке рельсов с казенных пароходов // Енисейский листок. — 1893. — № 41.
24. Н. С. Встреча русских моряков в Енисейске / С. Н. // Енисейский листок. — 1893. — № 42.
25. Встреча русских пароходов, прибывших из Англии с рельсами // Сибирский вестник. — 1893. — № 122.
26. Крушение судов рельсовой экспедиции в устье Енисея: корр. из Туруханска // Сибирский вестник. — 1893. — № 144.

27. Емельянов Н. Англичанин о катастрофе в Гальчихе / Н. Емельянов // Сибирский вестник. — 1893. — № 148.
28. Отдел рукописей Российской государственной библиотеки (ОР РГБ). — Ф. 178 (Музейное собрание). — М. 9803 (Воспоминания А. Н. Куломзина). — Д. 7.
29. Отчет по Комитету Сибирской железной дороги за 1893–1897 г. — Санкт-Петербург, 1897. — 86 с.
30. Саблер С. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем / С. В. Саблер, И. В. Сосновский. — Санкт-Петербург : Гос. тип., 1903. — 475 с.
31. Goncharov A. E. The Trans-Siberian railway and the Northern Sea Route / A. E. Goncharov // Journal of Siberian Federal University. Humanities and Social Sciences. — 2013. — Т. 6, № 1. — С. 31–42.
32. РГА ВМФ. — Ф. 404. — Оп. 1. — Д. 218.
33. Тобольский филиал Госархива Тюменской области. — Ф. 479. — Оп. 2. — Д. 42.
34. РГА ВМФ. — Ф. 404. — Оп. 1. — Д. 208.
35. РГИА. — Ф. 1273. — Оп. 1. — Д. 40.
36. ГАИО. — Ф. 293. — Оп. 1. — Д. 119.
37. ГАИО. — Ф. 293. — Оп. 1. — Д. 128.

Информация об авторе

Канн Сергей Константинович — кандидат исторических наук, младший научный сотрудник, Государственная публичная научно-техническая библиотека СО РАН, 630200, г. Новосибирск, ул. Восход, 15, e-mail: skann@yandex.ru.

Author

Sergey K. Kann — PhD in Historical Sciences, Junior Researcher, State Public Scientific Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 15, Voskhod st., Novosibirsk, 630200, e-mail: skann@yandex.ru.