

**Author**

*Guzenkov Sergey Vasilievich* — PhD in Historical Sciences, Researcher, Library of Irkutsk State University, 24, Gagarin Boulevard, Irkutsk, 664003, e-mail: guzenkov-79@list.ru.

УДК 33:94(571)

**С.К. КАНН**

ББК 65.03(2)53

**МЕЖВЕДОМСТВЕННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ  
В РАМКАХ ПРОЕКТА  
КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Анализируется эволюция межведомственного взаимодействия при реализации проекта Транссибирской магистрали и связанных с нею вспомогательных предприятий в конце XIX — начале XX вв. Показана роль Комитета Сибирской железной дороги в качестве координатора этой деятельности.

**Ключевые слова:** Комитет Сибирской железной дороги, сооружение Транссибирской магистрали, вспомогательные предприятия, межведомственное взаимодействие.

**S.K. KANN****INTERAGENCY COOPERATION WITHIN THE PROJECT  
OF THE COMMITTEE OF THE SIBERIAN RAILROAD**

This article analyzes the evolution of interagency cooperation in the implementation of the project of the Trans-Siberian railway and its relative auxiliary enterprises in the late XIX — early XX centuries. Describes the role of the Committee of the Siberian railroad as the coordinator of this activity.

**Keywords:** Committee of the Siberian railroad, Trans-Siberian railway construction, auxiliary enterprises of the Siberian railroad, interagency cooperation.

Сооружение Транссибирской магистрали и меры по интенсификации социально-экономических процессов на востоке страны на рубеже XIX–XX вв. опирались на согласованные действия ведомств, которыми руководил Комитет Сибирской железной дороги. Предпринятая схема управления проектом отражала как государственный характер постройки, так и особенности самодержавно-бюрократического строя России. Сверхцентрализованная власть оказалась поставленной перед необходимостью решать долговременные задачи новой пространственной организации. Развитие инфраструктуры на громадной территории, наряду с усилиями по подъему производительных сил, заставило совершенствовать механизмы государственного управления. По словам А.В. Ремнева, «отсутствие единства правительственных действий в

Петербурге транслировалось на региональный уровень, усложняя проблему координации министерств, действующих по отраслевой вертикали» [10, с. 59]. В рамках Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) центральная власть пыталась найти баланс между своими решениями и необходимой инициативой на местах.

Межведомственная кооперация давала возможность существенно снизить издержки государства на освоение новых территорий в условиях предельно сжатых сроков строительства, а также серьезных ограничений в материальной, финансовой, кадровой и других областях. Уже в первых документах КСЖД, прежде всего в записках С.Ю. Витте, ставилась задача объединения усилий ведомств в достижении главных целей проекта. В записке Минфина «О вспомогательных предприятиях, с постройкой Сибирской железной дороги связанных», вынесенной на обсуждение первого заседания КСЖД 10 февраля 1893 г., предлагалось преодолеть «зачаточное состояние» сибирской промышленности, содействуя местному горнодобывающему и железоделательному производству, использовать судоходные пути как «питательные ветви дороги» в интересах «материального успеха эксплуатации», а с помощью переселений — «оживить мертвые богатства Сибири» и обеспечить дорогу надлежащим количеством грузов и пассажиров [6, т. 1 (1893), л. 20–21]. Предложенная программа действий подразумевала привлечение к работам разных ведомств при координирующей роли КСЖД.

Уже одно лишь проведение тысячекилометровой магистрали на Дальний Восток предполагало участие в проекте не только ведомства путей сообщения, но и военного (геодезические работы и топографические съемки), морского (перевозка грузов), государственных имуществ (геологические изыскания и горные работы), Кабинета Его Величества и др. Не ограничиваясь постройкой, С.Ю. Витте призывал «не пренебрегать ни одним из тех средств, которые могут содействовать увеличению народонаселения и производительности в прорезываемой стране, имеющей все данные для крупных экономических успехов». Кредиты для развертывания переселенческой программы КСЖД он предлагал черпать «из общей суммы, предназначенной для осуществления великого Сибирского пути» [6, т. 1 (1893), л. 21об.–22]. Понятно, что в этом случае размеры переселений были бы серьезно ограничены общей суммой строительных ассигнований, но С.Ю. Витте и не стремился придать процессу колонизации широкого значения. Далекое не случайно, что вплоть до 1894 г. участки, отмежеванные вдоль линии железной дороги и предназначенные для заселения, в документах министерства финансов назывались не «переселенческими», а «поселенческими» [6, т. 3 (1893), л. 2об., 5об.].

План «вспомогательных предприятий», изложенный в записке Минфина, грешил массой отвлеченных и практически нереализуемых идей. В нем, в частности, предлагалось «заблаговременно» озаботиться целесо-

образным размещением заселяемых участков относительно железнодорожных станций, принимая во внимание качество земли, воды и другие условия, гарантирующие крестьянское благополучие [6, т. 1 (1893), л. 24об.]. Фантастический характер подобных рассуждений обнаружился довольно скоро, но на тот момент для С.Ю. Витте представлялось существенно важным найти себе союзников, пускай и путем умолчания о трудностях изысканий или проведения почвенно-гидрологических работ. По словам Е.В. Тарле, для Витте «сказать ложь или сказать правду, — это решительно все равно, лишь бы дело было сделано» [13, с. 3]. В условиях существовавшего тогда в России «самодержавия министров» [8, л. 7 об., 8] С.Ю. Витте делал все возможное, чтобы через «мобилизацию» главных действующих лиц и заинтересованное участие ведомств направить их к достижению общей цели. Помимо министров оказывалось влияние и на наследника цесаревича. Об этом, в частности, свидетельствуют карандашные пометы на полях «Материалов КСЖД», где напротив изложения назревших идей об организации переселений, рукою Куломзина есть приписка: «*NB. Вопрос этот доложен Вашему Императорскому Высочеству*» [6, т. 1 (1893), л. 24 об.].

В первые годы существования КСЖД (1893–1894), во многом благодаря энергии и решительности С.Ю. Витте, взаимодействие ведомств становилось все более многоплановым — разрабатывались общие подходы к организации и финансированию мероприятий. В орбиту совместных действий постепенно вовлекались не только правительственные учреждения, но и научно-технические общества, и частные лица, помогавшие правительству в поисках угля, руды и строительных материалов [9, с. 39; 14; 15, с. 144].

В самых первых заседаниях КСЖД был отмечен острый дефицит квалифицированных кадров для реализации проекта, в силу которого надлежало «поставить в возможно тесную связь работы партий межевых — ведомства Министерства государственных имуществ и топографов Военного ведомства» [6, т. 1 (1893), л. 38 об., 39 об.]. Межевым партиям, приступившим к заготовлению переселенческих участков, было приказано согласовывать свою деятельность с железнодорожными управлениями МПС, чтобы те могли проектировать новые станции в местах, благоприятных для водворения переселенцев [7, л. 172–175]. В свою очередь, помощь инженерам-изыскателям оказывали и военные топографы. Только в марте 1893 г. контора начальника Средне-Сибирской железной дороги Н.П. Меженинова израсходовала на снятие фотографических копий с карт и планшетов Военно-топографического отдела Главного штаба 2 035 р. 98 к. [12, л. 63 об., 64].

Однако спешка, нехватка сил и отдаленность района работ от главных административных центров усугубляли недостатки централизованного управления и накладывали неизгладимый отпечаток на качество всех

мероприятий. Представители местной власти, привыкшие к полной безнаказанности, причем, чем дальше на восток, тем больше, исполняли поручения Петербурга из рук вон плохо, а нередко их просто саботировали. Инерционный аппарат местных установлений был не готов к быстрым изменениям. Требовалось более или менее продолжительное время, чтобы преодолеть сложившийся порядок вещей. Решающую роль в «проталкивании» проекта в данном случае играло личное покровительство Александра III, а также председательство в КСЖД наследника престола.

Типичным представляется эпизод, случившийся в Забайкалье летом 1893 г., где чины Корпуса военных топографов производили совместные изыскания с инженерами путей сообщения и одновременно составляли военно-топографическое описание края. Начальник 5-й партии топографов И.И. Щеголев 3 августа обратился в Читинское полицейское управление с просьбой выслать ему до 1 сентября в Нерчинск подробные статистические сведения о вскрытии и замерзании рек, о числе жителей, количестве заводов, размере торговых оборотов, болезнях скота и даже о «числе явных проституток, и из какого сословия, и числе незаконно-рожденных детей» [4, л. 3–4].

Несмотря на громоздкий характер запроса, ответ из управления был готов уже через три недели. Однако местный полицеймейстер выразил неудовольствие по поводу «значительного бремени», возложенного на ограниченный штат его подчиненных, и пояснил, что «не рискнул отказать» только потому, что знал, что «во главе предприятия стоит Его Императорское Высочество Наследник Цесаревич». А «наперед» чиновник поинтересовался, обязательно ли ему исполнять требования лиц, которым полиция не подчинена непосредственно. Хлесткий ответ губернатора напомнил бедолаге, что «всякое должностное лицо и учреждение имеет право обращаться в полицию за справками и дача таковых, если только сведения у нее имеются, не могут быть обременительны» [4, л. 1, 2 об., 5].

Положительным следствием развития проекта в середине 1890-х гг. было дальнейшее укрепление взаимодействия между разными ведомствами и уровнями власти. Объективно в это время наблюдалось самое большое количество ярких примеров эффективного взаимодействия. Так, например, инженеры МПС, занятые в 1893–1896 гг. на постройке магистрали в Западной Сибири, оказывали помощь представителям Омского городского управления и областному архитектору К.А. Лешевичу в преодолении последствий весенних наводнений на Иртыше — изучали опоры Ильинского моста на р. Омь, укрепляли откосы, проектировали меры по предупреждению размыва дна. Геолог Н.Л. Ижицкий в 1895 г. вел подробную топографическую съемку в Приангарье, Илимском крае и бассейнах Нижней и Подкаменной Тунгуски. Его коллега Л.А. Ячевский на южном берегу Байкала помогал инженерам МПС в выборе наилучшего направления Кругобайкальской линии [1, с. 2; 6, т. 11 (1896), л. 161 об.].

Геологи среднесибирской горной партии содействовали управлению Николаевского железодобывающего завода в организации разведки угля, а подрядчик Кнорре получил от них же сведения о залежах топлива возле Красноярска [6, т. 11 (1896), л. 157–158]. По просьбе Горного департамента анализ образцов пород, доставленных геологами из Сибири в Петербург, производила лаборатория Министерства финансов.

В 1895–1896 гг. начался новый, основной этап в деятельности КСЖД, который продолжался вплоть до роспуска Комитета в 1905 г. Он отличался более высокой результативностью, так как опирался на потенциал, накопленный на предварительном этапе в предыдущие два года. При весьма небольших затратах ведомств они значительно увеличили отдачу от вложений.

Особенности этого этапа заключались в том, что: 1) при организации и финансировании мероприятий учитывались уточненные нормы расходов, определившиеся в ходе уже выполненных работ; 2) подготовительная комиссия при КСЖД играла ведущую роль в согласовании всех планов и распределении кредитов на вспомогательные предприятия; 3) заседания КСЖД становились все более редкими и превращались в мероприятия по формальному утверждению заранее заготовленных решений; 4) главные приоритеты проекта сосредоточились на переселенческой деятельности — на гидротехнических и дорожных работах, изучении таежных и степных пространств, создании опытных полей и пасек; значительные средства тратились на содействие переселенцам — выдачу ссуд, устройство складов семян и орудий, оказание врачебно-продовольственной помощи; 5) традиционные процедуры бюрократического управления все чаще давали сбои, не справляясь с нарастающим объемом задач; взаимодействие ведомств, налаженное в предыдущие годы, быстро деградировало и разваливалось.

Нарастающий размах работ, вовлечение в них значительных территорий — малоосвоенных и совсем диких «медвежьих углов», тайги и урманов, гигантских степных пространств — усилил распыление средств, а недостатки централизованного управления дезорганизовали взаимодействие разных уровней власти. Сама эволюция КСЖД находилась в прямой зависимости от эволюции самодержавия, которое на рубеже XIX–XX вв. переживало глубокий внутренний и внешнеполитический кризис. Нарастание кризисных явлений в деятельности КСЖД закономерно закончилось его роспуском и завершением Транссибирского проекта.

В последние годы в заседаниях Подготовительной комиссии, как и в самом Комитете, непременно подчеркивалось, что средства иссякающего фонда вспомогательных предприятий (ФВП) предназначены «преимущественно на ведение переселенческого дела». На этом основании отклонялись многие инициативы. В 40-м заседании КСЖД 15 января 1903 г. в смету расходов не включили кредит МВД на сооружение Чуйского колес-

ного пути от селения Ангудай до урочища Кош-Агач, объяснив это тем, что дорога имеет большое общегосударственное, но не переселенческое значение. Финансовые притязания ведомств на 1903 г. были урезаны на 126 280 р., а само расходование средств рекомендовалось вести крайне осторожно [6, т. 25 (1903), л. 818–819об., 1088об.–1089об., 1131]. Переселенческое управление направило на места инструкции, в которых предлагалось использовать кредиты ФВП только на самые «настоятельные» потребности, а пособия выдавать небольшие, но своевременные. Об этом, в частности, говорилось в отношении Иркутскому военному генерал-губернатору за № 1501 от 8 февраля 1903 г. по вопросу о расходовании средств ФВП на переселенческие надобности [2, л. 1–4 об.].

Дезорганизация все чаще проявлялась в незавершенных планах и расколовании общих усилий. При проведении естественно-исторического и хозяйственно-статистического исследования Степных областей в 1896–1902 гг. сроки работ значительно растянулись. Не имея достаточного количества военно-топографических данных, Семипалатинская съемочная партия Министерства земледелия и госимуществ (МЗиГИ) потратила много времени на самостоятельную съемку предгорий Южно-Алтайского хребта, Саура и Тарбагатая и задержала зависящие от нее межевые и статистические работы в Семипалатинском, Усть-Каменогорском и Зайсанском уездах. Исследования превысили запланированные сроки на два с лишним года и завершились только в 1902 г., а ведомству пришлось неоднократно объясняться в Подготовительной комиссии и КСЖД по поводу перерасхода кредитов и необходимости новых ассигнований [6, т. 25 (1903), л. 689об.–694об., 861об.–862об.].

Летом 1902 г. статистику А.А. Кауфману довелось наблюдать, как топографа Пермско-Вологодской землеотводной партии Скрыплева, вместо его прямых обязанностей по межеванию участков в районе Пермско-Котласской железной дороги, заставили опросить арендаторов и собрать сведения об аренде оброчных сенокосных статей. Без программы, без опросника и, вообще, без какого-либо понятия о статистике и опыте проведения подобных исследований, Скрыплеву вменили в обязанность «исчислить» примерную «урожайность оброчных сенокосов путем определения количества сена в стогах» и отношение этого сена к точно замеренной площади покосов [5, с. 251–253; 6, т. 26 (1903), л. 470–471].

В 1903 г. нехватка подготовленных участков для заселения заставила Подготовительную комиссию расширить полномочия МВД и предоставить ему, «в виде изъятия», прав на постройку плотин и водосборных канав (с выделением соответствующих кредитов), что обычно составляло прерогативу МЗиГИ [6, т. 26 (1903), л. 607–612об.]. Против данной меры выступило финансовое ведомство, предложившее использовать «даровую помощь» крестьян по устройству водоснабжения. Дескать, переселенцы «больше других» должны быть заинтересованы в «личном

труде» на свое благо. Но в связи с этим, Степной генерал-губернатор Н. Н. Сухотин заметил, «что на даровой труд населения можно рассчитывать лишь в слабой степени, так как переселенцы вообще весьма неохотно выходят на бесплатные работы, хотя бы последние и предпринимались исключительно в их интересах» [6, т. 26 (1903), л. 609об.]. И все-таки исполнявший должность начальника Переселенческого управления А.В. Кривошеин убедил Подготовительную комиссию в том, что чины МВД смогут обеспечить максимальное количество «даровых рабочих», даже невзирая на разгар полевых работ.

На посту генерал-губернатора Н.Н. Сухотин возобновил попытки своего предшественника барона М.А. Таубе добиться некоторой самостоятельности в управлении заселением края. Таубе еще в начале существования КСЖД осенью 1893 г. ставил вопрос о том, чтобы межевые чины временных партий Министерства госимуществ в Акмолинской области работали в тесном контакте с уездными начальниками, местным агрономом и чиновниками особых поручений, находившимися в распоряжении генерал-губернатора [6, т. 3 (1893), л. 272]. Продолжая эту линию, Сухотин во всеподданнейшем отчете за 1901–1902 гг. указал, что партии гидротехников МЗиГИ действуют по плану, ему неизвестному и не совпадавшему с планом заселения степи. Во избежание будущего «непорядка», он предлагал включить гидротехников в штат землеотводных партий и «подчинить как этих чинов, так и вообще лиц, командированных из центральных учреждений по переселенческому делу в крае, местной главной власти и областному начальству», что позволило бы вести все переселенческие работы «под одним режимом» [6, т. 26 (1903), л. 295об.].

Подготовительная комиссия не согласилась с этим предложением и отметила, что объединение гидротехнических и межевых чинов, принятое 2 года тому назад, столкнулось с нехваткой гидротехников и необходимостью создать особую гидротехническую часть при Департаменте земельных имуществ. С другой стороны, оказалось возможным провести совместные водные изыскания и заготовительные работы партиями МЗиГИ «в тех местностях, которые предназначены для образования участков и нуждаются в предварительном общем обследовании в водном отношении». Комиссия посчитала, что приведенный опыт «дал удовлетворительные результаты».

Однако Сухотин продолжал настаивать на праве местной администрации направлять действия землеотводных партий, соглашаясь, впрочем, что с конца 1902 г. он «поставлен в известность» о всех работах, производимых во вверенном ему крае. Он предлагал координировать заселение новых районов в особых ежегодных совещаниях при областных правлениях, привлекая туда местных чинов и старших производителей межевых и гидротехнических работ. Товарищ министра земледелия

гофмейстер Энгельгардт эту идею поддержал и сказал, что в министерстве ее проработают [6, т. 26 (1903), л. 298–299].

По мнению А.В. Ремнева, столичная власть отчаянно и, во многом, безуспешно пыталась выстроить отраслевую вертикаль ведомственного управления наряду с властной горизонталью местных исполнительных органов [11, с. 315–316]. В столице шли на уступки местной администрации, но при этом старались не выпускать из своих рук главные бразды правления, особенно в рамках сверхцентрализованного проекта КСЖД. Противоречия бюрократической системы, усиленные негативным влиянием отдаленности и обособленности окраин, в конечном счете, привели к краху многих замыслов.

Изначальная непоследовательность и внутренняя противоречивость плана вспомогательных предприятий, предложенного С.Ю. Витте, состояла в жесткой привязке к «ходу строительных мероприятий». Весь комплекс намеченных мер облегчал окончание постройки, поэтому когда первые очереди Великого Сибирского пути стали вступать в строй, возник вопрос о дальнейшей судьбе названных «предприятий». Основная их часть, первоначально инициированная в рамках проекта как «стартовые точки» для будущего развития, со временем стала выходить из-под условий экстраординарного управления КСЖД и переходить в ведение министерств. Финансирование дальнейших работ осуществлялось обычным порядком — через сметы Государственного казначейства. По этому пути пошли, например, работы по улучшению судоходных речных фарватеров. После 1899 г. дела по ним уже не вносились в КСЖД и перешли в полное ведение МПС. Сдача все новых железнодорожных участков в эксплуатацию создавала соблазн использовать средства ФВП на какие-либо иные цели, прямо не связанные с постройкой.

Никто не мог воспрепятствовать планам С.Ю. Витте возложить расходы по развитию сибирской золотопромышленности на счет ФВП, хотя они имели намного менее ясную перспективу, чем обеспечение паровозов топливом и водой. Первоначально достаточно четкие цели вспомогательных предприятий, вытекавшие из реализации конкретного строительного проекта, подразумевали поиск строительных материалов, выяснение условий сооружения насыпей, дамб, мостов и тоннелей, разведку залежей угля, осушение и заселение районов, прилегавших к магистрали. С развитием работ незаметно произошел переход к более «размытым» задачам — изучению тайги и урманов, выяснению золотоносности и исследованию фауны Байкала, к крайне сложным переселенческим проблемам. Это означало выход за рамки первоначального проекта и, следовательно, необходимость трансформации общего замысла. В отсутствие этого переосмысления, случилось то, что случилось — КСЖД столкнулся с крахом всей системы вспомогательных предприятий.



**Список использованной литературы и источников**

1. Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской ж. д. — 1898. — Вып. 7.
2. Государственный архив Иркутской области. Ф. 25. Оп. 9. Д. 956 (К-934).
3. Государственный архив Омской области. Ф. 172. Оп. 1. Д. 9.
4. Государственный архив Читинской области. Ф. I-о. Оп. 1. Д. 3162.
5. Кауфман А. А. Материалы и соображения по вопросу о колонизации свободных земель северо-восточных губерний / А. А. Кауфман. — СПб., 1902. — 411 с.
6. Материалы Комитета Сибирской железной дороги / экземпляр Российской государственной библиотеки. — Т. 1–28. — СПб., 1893–1904.
7. Объединенный государственный архив Челябинской области. Ф. И-221. Оп. 1. Д. 5 (Переписка по постройке Западно-Сибирской железной дороги).
8. Отдел рукописей Российской государственной библиотеки. Ф. 178. М. 9803 (Воспоминания А. Н. Куломзина). Д. 7. Управляющий делами КСЖД Куломзин неоднократно подчеркивал, что «существо тогдашнего нашего строя неизбежно совпадало с «самодержавием» министров».
9. Отчет Совета Общества любителей исследования Алтая за 1891–1893 гг. — Томск : П. И. Макушин, 1894.
10. Ремнев А. В. Высшие территориальные комитеты Российской империи как органы «верховного областного управления» азиатскими окраинами в XIX — начале XX вв. / А. В. Ремнев // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. — 2009. — № 4 (57). — С. 52-60.
11. Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX вв. / А. В. Ремнев. — Омск : Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. — 552 с.
12. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 364. Оп. 4. Д. 273 (О производстве изысканий Средне-Сибирской железной дороги).
13. Тарле Е. В. Граф С. Ю. Витте. Опыт характеристики внешней политики / Е. В. Тарле. — Л. : Изд-во «Прибой» им. Е. Соколовой, 1927.
14. Яворовский П. К. Горная промышленность Сибири и Сибирская железная дорога / П. К. Яворский // Известия Общества горных инженеров. — 1894. — № 7. — С. 1–38.
15. Яцевич Г. По поводу геологических исследований вдоль линии Сибирской железной дороги / Г. Яцевич // Вестник золотопромышленности. — 1892. — № 11 (1 октября). — С. 143–144.

**Информация об авторе**

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

**Author**

*Kann Sergey Konstantinovich* — PhD in Historical Sciences, Senior 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.