

## ПРИНЦИПЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАУЧНЫХ РАБОТ КОМИТЕТОМ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1892–1905 гг.)

Во время сооружения Транссибирской железнодорожной магистрали правительство организовало комплекс ведомственных научных мероприятий, призванных создать условия для «возможно целесообразной эксплуатации естественных богатств» Сибири и оживления ее производительные сил (Саблер С.В., Сосновский И.В. *Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем*. СПб., 1903. С. 374, 389). Важнейший государственный проект попал под покровительство Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД), целенаправленная надзорная и координирующая деятельность которого должна была способствовать достижению стратегических результатов при существенной нехватке казенного финансирования.

КСЖД стремился ускорить наведение транспортного «моста» между европейской частью страны и Дальним Востоком. Для достижения этой цели поддерживались любые инициативы, независимо от расходов, с которыми они связывались (*Министерство финансов. 1802–1902: Исторический обзор главнейших мероприятий*. СПб., 1902. Ч. 2. С. 290). Примерные нормативы финансирования вспомогательных предприятий (ВП) Сибирской железной дороги появились лишь через 2–3 года после начала работ, но С.Ю. Витте, в угоду жестким финансовым ограничениям, уже в третьем заседании КСЖД 24.02.1893 г. настоял на зависимости ежегодного распределения и размера ассигнований «от успеха строительных мероприятий».

Признавая невозможность точного расчета на будущее, комитет решил, «назначив к немедленному отпуску необходимые средства, установить, что суммы, потребные на последующие годы, имеют быть испрашиваемы ежегодно через КСЖД» (*Материалы КСЖД, экземпляр РГБ [далее: МКСЖД], 1893. Т. 3. Л. боб*). Этот принцип, поначалу касавшийся расходов на межевые партии министерства госимущества (МГИ), через две недели был распространен и на все другие предприятия — топографические (военного ведомства), гидрографические (морского), геологические (МГИ) и пр.

Отчетность по кредитам ВП, носила особый, «выделенный» характер. Суммы, неизрасходованные по предмету прямого назначения, должны были возвращаться в распоряжение КСЖД и фонда вспомогательных предприятий (ФВП). Очень скоро этот принцип был развит в том смысле, что с согласия подлежащих министров разрешалось обращать остатки по одним параграфам сметы на покрытие недостатков по другим параграфам той же сметы, а после этого направлять окончательно оста-

ющиеся средства в распоряжение КСЖД и в ФВП. По этой схеме финансировалось изучение Северного морского пути, проведение геологических исследований и съемочных работ, составление описания Амурской области, «улучшение» внутренних водных путей партиями МПС и др.

Спешка и предельная централизация, обязательное согласование всех действий с Петербургом, снижали эффективность исследований. Указания из столицы запаздывали, документы засылались совсем не туда, куда нужно. Перемещению кредитных денег между казенными палатами мешало условие производить его «только по требованию центральных управлений» (ГАИО, ф.161, оп.3, д.54, л.16, 34 об). В итоге предписание Горного департамента (№ 948 от 28.04.1893 г.) о выдаче 1 тыс. р. для производства геологических исследований вдоль линии Сибирской ж.д., по ошибке засланное в Иркутск вместо Читинского казначейства, не могло быть исполнено и блуждало до февраля следующего 1894 г. (Там же, л.44–46).

Предварительное обсуждение сметных проектов отдельных ведомств происходило в Подготовительной комиссии (ПК) под председательством А.Н. Куломзина. В силу сложившихся обстоятельств, в первый год своей деятельности она делала это фактически дважды. В конце осени, в рамках стандартной бюджетной процедуры, члены комиссии готовили предложения по занесению кредитов в Госроспись. А уже месяц спустя, после получения подробных сведений из Сибири и мотивированных записок из министерств, ПК собиралась вновь для формирования окончательного проекта сметы ФВП и его направления на утверждение КСЖД.

До конца 1896 г. выделение кредитов из ФВП носило «условный» и весьма зыбкий характер. Функции комиссии ограничивались общей оценкой настоятельности намеченных ведомствами мероприятий и целесообразности их финансирования через ФВП. Главная цель фонда состояла в том, чтобы инициировать и поддержать приоритетные направления исследований, а их дальнейшее продвижение и финансирование должны были взять на себя профильные министерства и ведомства. Так, например, изучение Северного морского пути в 1893–1895 гг. было организовано за счет кредитов из ФВП, но впоследствии перешло на сметы морского (1896–1897 гг.) и финансового (с 1898 г.) ведомств. Финансовое обеспечение горно-геологических работ производилось при долевым участии Горного департамента МГИ и ФВП.

Негласное соперничество ведомств за свою долю ассигнований из ФВП обусловило развитие многоуровневой системы контроля за расходами как со стороны Куломзина и канцелярии КСЖД, так и минфина, и Госконтроля. Когда в 10-м заседании КСЖД министр путей сообщения А.К. Кривошеин попытался «отбояриться от любопытства» членов Комитета предоставлением «некоторых валовых цифр по денежной части», вице-председатель КСЖД Н.Х. Бунге, поддержанный госконтролером

Т.И. Филипповым, настоял на сообщении более детальных сведений о расходах МПС. А.Н. Куломзин, со своей стороны, предписал чиновникам канцелярии завести особую книгу для регистрации всех выданных кредитов. «Тетрадь эта, — отметил он в своих воспоминаниях, — постоянно пополняемая, составила со временем вроде grosбуха Сибирской дороги и сослужила Комитету полезную службу при неоднократных, хотя и неумышленных, попытках МПС спутывать ассигнования и неосновательно относить те или другие расходы на совсем не относящиеся к делу кредиты» (*ОР РГБ, ф. 178, т. 9803, д. 7, л. 9–9об.*).

По словам Куломзина, ПК придерживалась принципа «требовать от ведомства ко времени рассмотрения сметных предположений возможно полных сведений о том, что в какой-либо отрасли в действительности сделано и какие фактические результаты достигнуты. Таким образом, идя из года в год вперед, вполне сознательно Комиссия могла принять на себя перед Сибирским Комитетом ручательство в целесообразности предлагаемых ею мер и затрат» (*Там же, л. 17–17об.*). Однако непредсказуемость сибирских условий создавала трудности для подобной систематической работы.

В конце 1893 г. финансовые аппетиты МГИ резко выросли (почти в два раза), и горное ведомство, отказываясь от софинансирования под предлогом «единообразного» источника расходов, постаралось переложить издержки по геологическому изучению Сибири на плечи ФВП. Объясняя ситуацию в заседании КСЖД 22.12.1893 г., министр А. Ермолов поведал членам комитета о большой разнице между «беглым» изучением узкой железнодорожной полосы и намеченными крупными расходами на «разведки, сопряженные с глубоким бурением, рытьем колодцев» и пр. (*РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 151, л. 130–148об; МКСЖД, 1893, т. 3, л. 474–482*). С другой стороны, директор Горного департамента К.А. Скальковский 10.11.1893 г. сообщил Куломзину, что «несравненно меньшее росписание окладов горных инженеров», чем у МПС или Госконтроля, может «вызвать, по всей вероятности, со стороны геологов уклонение от участия в вышеозначенных экспедициях», избежать которого должно увеличение их довольствия (*РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 151, л. 87*). В отсутствие С.Ю. Витте, пропускавшего свое единственное заседание КСЖД, его заместитель А. Иващенко посчитал правильным не возражать против увеличения расходов на содержание горных партий МГИ, признав «желательность наиуспешнейшего достижения намеченной обширной цели».

Участие науки имело существенное значение для решения задач и по сооружению магистрали, и по развитию местного производства. Так, чтобы избежать «круговой» доставки цемента из Новороссийска в Забайкалье через Дальний Восток и Амур, которая увеличивала стоимость 11-пудовой бочки цемента с 4,50 р. до 33,43 р. и приносила убытки в 140 р. на 1 куб. саж. кладки (*Там же, д. 167, л. 3об–4*), были построены цементные заводы возле Нерчинска и Верхнеудинска. После этого стало возможно

не только отказаться от применения гидравлической извести в строительстве, но и использовать цемент для укрепления плотин и каменных водоспусков в золотодобыче. Чистая экономия казны превысила 2 млн р., тогда как расходы ФВП на поиск цементного сырья составили всего лишь 8 тыс. р., причем 3/4 из них пришлось на содержание химика-лаборанта, «выписанного» из столицы для проведения анализов и испытания образцов (МКСЖД, 1893, т.3, л.410; Адрианов Г.В. *Технический отчет по вопросу об устройстве цементного завода в Забайкалье. Иркутск, 1894. 19 с.*).

Несмотря на режим жесткой экономии, средства ФВП быстро таяли. К 1897 г. изначально отпущенная сумма 14 млн р. оказалась близка к полному истощению. 02.04.1897 г. КСЖД положил увеличить ее на 7,9 млн р., определив размер добавки на основе «поверстной нормы обеспечения вспомогательных предприятий». По опыту предыдущих работ она составила 4 тыс. р. расходов на ВП относительно каждой версты выстроенного рельсового пути (РГИА, ф.1273, оп.1, д.136, л.25). Продвижение исследований все дальше на восток, к более пустынным и неосвоенным районам, неизбежно увеличивало эту норму, так что уже осенью 1901 г. ПК была вынуждена признать, что при формировании сметы текущего года в фонде не хватило средств на покрытие всех затрат, «признанных неотложными» (МКСЖД, 1904, т.27, л.1682об). К концу 1903 г. поверстная норма расходов на ВП перевалила за 5,5 тыс. р.

По расчетам канцелярии, девятилетняя программа работ горных партий (1893–1901) должна была обойтись в 384 тыс. р., но прогноз оказался сильно занижен. К концу 1901 г. было израсходовано 789 тыс. р. (МКСЖД, 1893, т.3, л.5об; РГИА, ф.560, оп.27, д.63, л.16об). С учетом затрат на изучение золотоносных районов, Охотско-Камчатскую экспедицию и разного рода разведки (угля, цемента) общая сумма затрат на геологические исследования превысила 1,6 млн р. Нехватка денег и приоритетный подход КСЖД к кредитам на переселенческое дело привели к окончательному свертыванию программы не только геологическим, но и всех остальных исследований.

С.А. КОЗЛОВА

## ОТХОДНИЧЕСТВО СТАРООБРЯДЦЕВ ЗАПАДНОГО ЗАБАЙКАЛЬЯ НА ЗОЛОТОЙ ПРОМЫСЕЛ

В истории освоения старообрядцами (семейскими) Забайкальской земли с середины XIX в. имел место золотой промысел. В своей работе мы рассматриваем территорию Верхнеудинского округа, где основное население в течение XVIII–XIX вв. являлось старообрядческим, в том числе систему р. Чикой в пределах указанного округа, где и производи-