
ХОЗЯЙСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ СИБИРИ В ДОСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

DOI 10.17150/978-5-7253-3017-5.09

С.К. КАНН

УДК 33:94(571)

ББК 65.03(2)53

КОМИТЕТ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И НАУЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКОГО ДЕЛА

В программе работ Комитета Сибирской железной дороги научно-прикладным исследованиям отводилась вспомогательная роль. Они были призваны содействовать прочному заселению территорий на основе изучения природно-климатических условий тайги, урманов и степных местностей, а также проведения гидротехнических и гидрологических работ. Мероприятия входили составной частью в практическую деятельность ведомств. Комитет осуществлял координацию действий ведомств, надзор и контроль, а также распределял финансовые средства, направленные на решение этих задач. В статье анализируются принципы организации научно-прикладных работ, связанных с переселением, основные направления и достигнутые результаты.

Ключевые слова: Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905), принципы и задачи деятельности, переселенческая политика, крестьянское переселение в Сибирь, научно-прикладные работы.

S.K. KANN

COMMITTEE OF THE SIBERIAN RAILROAD AND SCIENTIFIC SUPPORT FOR THE RESETTLEMENT IN SIBERIA

In the program of the Committee of the Siberian Railroad, the supporting role was assigned to scientific applied research. They were urged to promote strong settling of territories on the basis of studying of the natural and climatic conditions of a taiga, urman and steppe areas, as well as carrying out hydrotechnical and hydrological work. Events were an integral part of the practical activities of departments. The Committee coordinated the activities of departments, supervision and control, and also distributed financial resources aimed at solving these problems. The article analyzes the principles of organization of scientific and applied work related to resettlement, the main directions and the results achieved.

Keywords: Committee of the Siberian railroad (1892–1905), principles and objectives of activities, resettlement policy, resettlement of peasants in Siberia, scientific and applied work.

Создание Транссибирской железнодорожной магистрали более полувека обсуждалось в периодической печати, в разного рода собраниях, промышленных и научно-технических обществах. В итоге длительной дискуссии стало понятно, что успешное достижение целей стратегического проекта невозможно без проведения взаимоувязанного комплекса мероприятий, включавших в себя, в том числе, и широкую постановку переселенческого дела на гигантской территории, открытой для колонизации. Впрочем, представление о «неисчерпаемой кладовой» за Уралом, было крайне смутным. По словам А.Н. Куломзина, земли эти представлялись для столичной власти «совершенной *tabula rasa*» (*чистой доской*), причем это касалось и наличия самих земель, и условий хозяйствования на них, и законодательства по отводу и водворению поселенцев [16, с. 434].

Не хватало картографического материала, а то, что имелось, «страдало неполнотой и недостоверностью», усугублявшейся по мере удаления от главного почтового тракта. Межевание в большинстве казенных округов носило «лоскутный» характер — значительные массивы земель были не только не обмежеваны, но даже не разграничены «в натуре». Так, во всеподданнейшем отчете томского губернатора за 1884 г. констатировалось, что не проведено отмежевание земель к селениям и не сделано разграничения казенных земель, отданных крестьянам в виде оброчных статей. Отсутствие границ, отделявших кабинетские земли от государственных, «составляло вопрос спорный» [6, с. 78]. Максимум, что могли предложить чиновники, это постепенно переводить в Сибирь межевые партии, освобождавшиеся от дел в европейской России.

Вместе с тем, постепенная эволюция взглядов на развитие железных дорог и их роль в экономике страны привела к пониманию того, что только торговыми интересами — перемещением товаров из одной части страны в другую, — значение этих путей не исчерпывается [18, с. 13–14]. В связи с проектировавшейся постройкой железной дороги от Самары на Уфу — Златоуст — Челябинск Д.С. Волков писал, что расселение жителей из центра страны в Предуралье способно обеспечить «поземельное устройство многих миллионов безземельных и малоземельных крестьян внутренней России» и спасти страну от «наиболее грозного вида народной беды — крестьянского пролетариата» [5, с. 17, 38–39].

В конце 1880-х годов план сооружения непрерывной железнодорожной магистрали на Дальний Восток созрел параллельно в нескольких ведомствах. Над этим работали моряки и военные, чиновники путей сообщения, финансов и государственных имуществ. Но вопрос об организации переселений и развитии придорожной полосы повсеместно играл ведущую роль. В записке полковника Н.А. Волошинова, поступившей на рассмотрение А.Я. Гюббенета в мае 1889 г. и ставшей основой

для разработки дальнейшего плана мероприятий, вопрос о переселении крестьян был назван в числе прямых хозяйственных последствий постройки [23, л. 181–209]. В свою очередь, Гюббенет, представляя в Комитет министров принципиально важную записку № 3254 от 4 февраля 1891 г., предварявшую начало железнодорожных работ, отмечал необходимость целенаправленной организации переселений для «уменьшения строительных расходов» и увязывал переселения с установленным направлением магистрали, сроками и последовательностью этапов сооружения [10, с. 22].

Общий план постройки, в комплексе с другими мероприятиями, направленными на активизацию производительных сил, был разработан в недрах финансового ведомства и осенью 1892 г. представлен С.Ю. Витте сначала царю (6 ноября), а затем Особому совещанию под председательством Д.М. Сольского. «Не подлежит сомнению, — подчеркивал Витте, — что дорога даст могущественный толчок экономическому развитию Сибири, всюду оживит и возбудит возможные по местным условиям отрасли производительной деятельности» [4, с. 186]. По мнению министра финансов, одной из самых благодетельных мер как для Сибири, так и для европейской России, могли бы стать крестьянские переселения, направленные на решение проблемы малоземелья в центре страны. Горячим сторонником этого взгляда сразу же стал А.Н. Куломзин, впоследствии отмечавший, что «задачей, ближе всего принимавшейся мной к сердцу и вместе с тем неоспоримо наиболее важной было регулирование переселенческого движения в Сибирь» [16, с. 402]. В дальнейшем оба названных деятеля сыграли ключевую роль в постановке переселенческого дела, придав ему необходимые темпы и качество.

Свою концепцию организации крестьянских переселений Витте изложил в первом же заседании Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) 10 февраля 1893 г., где обсуждалась записка Минфина № 277 «О вспомогательных предприятиях, с постройкой Сибирской железной дороги связанных» [4, с. 230–241]. Под термином «вспомогательные предприятия» Витте подразумевал такие мероприятия правительства, которые могли бы всемерно содействовать ускорению запуска магистрали, а затем наполнить ее грузами, способными окупить эксплуатацию. Сельхозпродукты (зерно, скот, шкуры, масло и пр.) входили в широкий круг товаров, перспективных для перевозки. Таким образом, организация крестьянских переселений мыслилась в ряду ключевых вспомогательных предприятий, наряду с развитием местной горнодобывающей и железодобывающей промышленности и улучшением водных путей Сибири. В записке подчеркивалось, что внимание к вспомогательным предприятиям позволит казне быстрее освободиться от бремени безвозвратных расходов.

По словам Витте, не стоило «пренебрегать ни одним из средств, которые могли бы содействовать увеличению народонаселения и производительности в прорезываемой стране, имеющей все данные для крупных экономических успехов» [17, 1893, т. 1, л. 21об-22]. Колонизация сибирских территорий должна была выполнить роль важнейшего инструмента, а кредиты на нее Витте планировал добыть «из общей суммы, предназначенной для осуществления великого Сибирского пути» [2, с. 441; 3, 1893, с. 24; 17, 1893, т. 1, л. 22]. Понятно, что в этом случае размеры переселенческого движения были бы ограничены суммами ассигнований на постройку, но Витте, на первых порах, совсем не стремился придать процессу переселений значительного размаха. Не случайно, что вплоть до 1894 г. отмежеванные участки вдоль магистрали, отведенные для заселения, в документах министерства финансов назывались не «переселенческими», а «поселенческими» [17, 1893, т. 3, л. 2об, 5об].

В записке № 277 впервые содержался черновой набросок мероприятий, призванных придать переселенчеству рациональные основания и гарантировать прочное водворение переселенцев на «научно обоснованных» местах. Витте предлагал отводить участки, ориентируясь на местоположение будущих станций, делать их «центрами новых поселений», «заблаговременно» производить межевые и съемочные работы, «с соответственными изысканиями в отношении качества земли и воды и других условий, имеющих первостепенное значение для благосостояния поселенцев» [17, 1893, т. 1, л. 24об]. Он совершенно точно знал о проблемах водоснабжения поселков в Ишимской и Барабинской степях, но сознательно умалчивал о трудностях изысканий и организации почвенно-гидрологических работ, преследуя главную цель — довести до внимания августейшего председателя КСЖД назревшие идеи о переселениях. Эта тактическая победа была достигнута, и на полях записки рукою Куломзина была сделана отметка: «NB. Вопрос этот доложен Вашему Императорскому Высочеству» [17, 1893, т. 1, л. 24об].

Финансовое обеспечение вспомогательных предприятий, в том числе и заселение придорожной полосы, ставились в прямую зависимость от хода строительных работ, которые они обслуживали. Со временем расширительная трактовка, которую допускал план Витте, подвергла весь замысел значительной трансформации как с финансовой, так и с содержательной стороны. Скромные намерения сменились курсом на экстенсивное расширение программы в сторону исследовательских и статистических работ, поддержки музеев, организации опытных полей и пастбищ, устройства выставок и пр.

Главную роль в подготовке и проведении вспомогательных предприятий в КСЖД играла Подготовительная комиссия (ПК), созданная в марте 1893 г. на основании ст. 13 «Положения о КСЖД», допускаящей созда-

ние подкомиссий «для подробного изучения того или другого предмета» [17, 1893, т. 1, л. 14; 24, д. 1, л. 109]. Подобная нужда возникла уже в ходе 3-го заседания КСЖД — при обсуждении спорного вопроса о заготовке переселенческих участков силами особых межевых партий Министерства госимуществ (МГИ) [17, 1893, т. 1, л. 174–184 об.]. Куломзин, руководивший ПК с самого начала ее деятельности, постарался придать обсуждению деловой и конструктивный характер. По назначению от «заинтересованных ведомств» в состав комиссии были включены самые компетентные лица, хорошо подготовленные научно и практически. Впоследствии многие из них своим личным трудом уже на просторах Сибири проводили решения ПК в жизнь.

В целом, вся история КСЖД хронологически четко распадается на два этапа, по времени соответствующие царствованию Александра III («начальный этап», 1893–1894) и Николая II («основной этап», 1895–1905). Научно-прикладные работы, сопровождавшие переселенческую деятельность, точно укладываются в эту периодизацию, обусловленную эволюцией самодержавия и самого комитета, координировавшего широкий комплекс мероприятий.

На начальном этапе важное значение имели съемочные и межевые работы, облегчавшие заготовление участков; работы по устройству водоснабжения в переселенческих поселках; картографическая деятельность; составление хозяйственно-статистических описаний и издание книжек для переселенцев. С развитием переселения и истощением фонда свободных казенных земель на первый план стали выходить гидротехнические мероприятия по осушению и обводнению степной полосы, изучение торфяников, урманов и таежных территорий, создание дорожной сети между переселенческими поселками. На завершающем этапе, накануне роспуска КСЖД, усилилась деятельность экспедиции по естественно-историческому и хозяйственно-статистическому изучению Степных областей. В целом, в 42 заседаниях КСЖД с 1893 по 1905 г. было рассмотрено около полусотни дел, непосредственно связанных с научным и прикладным обеспечением переселений. С учетом того, что многие вопросы в КСЖД носили комплексный межведомственный характер, смежный целому ряду отраслей, это число можно смело увеличить втрое. В результате из общего количества в 727 разрешенных комитетом дел каждое пятое в той или иной степени касалось научного сопровождения переселенческого дела.

В 1893 г. спешный характер формирования программы работ КСЖД отразился в ряде стихийно возникших и крайне неподготовленных мероприятий, когда ведомства, задействованные в проекте, стремились не столько реально достичь практических целей, сколько продекларировать их и успеть освоить «свою» долю средств из только что созданного

14-миллионного фонда вспомогательных предприятий (ФВП).

Осенью 1893 г. под руководством А.Н. Петровского в Центральном статистическом комитете МВД была подготовлена рукописная «Карта губерний и областей, по которым пролегает намеченная Высочайшею волею Сибирская железная дорога», через год отпечатанная небольшим тиражом [13; 17, 1893, т. 2, л. 452–453; 17, 1893, т. 3, л. 99об, 209–211, 366об; 21, с. 25; 24, д. 146, л. 37–38, 57–58]. Она имела откровенно сырой вид, грешила грубейшими ошибками и недочетами. Попытки министра И.Н. Дурново убедить членов КСЖД в том, что карта «отличается надлежащей полнотой и подробностью» и может служить пособием для руководства разного рода предприятиями, прежде всего переселенческими, не имели особого успеха. Затратив на эту «подробную карту Азиатской России» свыше 10 тыс. р. из ФВП, ведомство внутренних дел, по сути, реализовало чисто кабинетную затею. По словам Куломзина, интерес к карте очень быстро угас «по невероятной косности» чиновников МВД и за ее переработку «некому было взяться» [20, д. 7, л. 14]. На том все и успокоились.

В таком же ключе действовало и ведомство Витте, которое обратилось к составлению подробного «Описания Амурской области», компилируя материал, как они утверждали, из «множества» литературных источников. Так, например, книга Коржинского (1892), убеждала чиновников в возможности массовой колонизации Приамурья [15]. Инициатива Минфина, с которой Витте связывал далеко идущие планы по продвижению торговых интересов России на Дальнем Востоке [17, 1893, т. 2, л. 486–487; 22, с. 25–26], обсуждалась в 7-м заседании КСЖД 2.06.1893 г. Участники согласились, что несмотря на то, что в Амурской области проживает всего лишь 90 тыс. жителей, но она «по своим природным богатствам может стать источником благосостояния для значительного населения» [17, 1893, т. 2, л. 488]. Используя кредит ФВП в 3 тыс. р., Минфин подготовил и в 1894 г. опубликовал книгу Е.Е. Грум-Гржимайло, где многие главы принадлежали перу П.П. Семенова (Тян-Шанского) [9]. Однако этот труд, как и карта МВД, не достиг своей цели, а сам процесс колонизации Приамурья застопорился из-за отказа от Амурского участка и поворота в Манчжурию. Впрочем, впоследствии высокая ценность данного труда все-таки была отмечена, хотя это и произошло только после начала постройки Амурской железной дороги [7, 1910, вып. 31, с. 5].

Первые мероприятия КСЖД убедили его членов в необходимости перехода от литературных компиляций к более эффективным *экспедиционным* формам исследований. Такой постановки дела энергично добились наиболее прозорливые деятели комитета — вице-председатель Бунге, Витте, Куломзин. Все они отличались широким государственным взглядом на переселения, расположенностью к научным занятиям, со-

стояли членами различных научно-технических обществ. Благодаря их активным усилиям, КСЖД преодолел «рутину порядков Министерства внутренних дел» и смог вывести вопрос о переселениях из бюрократического тупика, где тот находился длительное время [2, с. 441–443; 16, с. 454; 20, д. 6, л. 26–26об; д. 7, л. 1–5об, 15–18об].

Как уже говорилось, первыми в Сибирь отправились межевые партии МГИ, организованные на 3-м заседании комитета (высочайше утвержденное 04.03.1893 г. положение КСЖД). Затем в июне 1893 г. комитет рассмотрел совместное представление ведомств внутренних дел и госимуществ о порядке образования переселенческих и запасных участков. Куломзин убедил своего «давнего приятеля» И.И. Тихеева, межевого инженера по образованию, великолепно знавшего геодезию, «немедленно приняться за изучение постановки этого дела по своему ведомству, подготовить управляющему министерством, выработать схему как образования особых межевых отрядов, так и законодательных правил для изысканий в Сибири удобных для заселения земель» [16, с. 402].

Межевщикам было поручено «тесно взаимодействовать» с партиями военных топографов и железнодорожными управлениями — для размещения станций в местах, наиболее благоприятных для водворения переселенцев [17, 1893, т. 1, л. 38об–39об; 19, л. 172–175]. В целом, различным аспектам деятельности межевых партий и заготовления участков комитет посвятил 23 заседания (38 дел), а после 1896 г. и вплоть до 1903 г. эти вопросы обсуждались почти на каждом заседании (за исключением одного). В течение всего периода деятельности КСЖД масштаб земле-отводных работ непрерывно увеличивался и, вместе с тем, росла численность партий и сотрудников. В 1893 г. в четырех временных партиях работало 100 человек, а к 1900 г. численность сотрудников возросла до 265. Число партий в 1902 г. достигло десяти [1, с. 210].

Начиная с 23-го заседания КСЖД в мае 1895 г. на первый план стали выходить научно-практические работы экспедиции генерала И.И. Жилинского, направленные на осушение («канализацию») Барабинской степи в полосе Западно-Сибирской железной дороги, где заболоченностью страдали именно те участки, которые прилегали к магистрали [24, д. 196, л. 14об, 15–16об]. Избыток «дурной» воды выводил из оборота тысячи десятин плодородной земли, вызывал распространение тифа и других болезней. Куломзин, видевший в осушении Барабы «одну из первостепенных задач Комитета» лично одобрил программу работ гидротехнической экспедиции, многократно встречался с Жилинским и высоко отзывался о его заслугах [12, с. III, 313; 16, с. 402; 17, 1895, т. 8, л. 424–424об; 20, д. 8, л. 8об, 11об, 24об, 44–44об, 48–49]. «Задача Жилинского снабдить около сорока селений водою разрешена блистательно, — писал Куломзин в одном из своих сибирских писем 30.08.1896 г. —

Вода везде найдена, за исключением четырех мест, где ее ищут. Степь, считавшаяся непригодной для заселения, сама по себе плодородная, обводнена» [20, д. 8, л. 49].

Двигаясь на юг от магистрали к удаленным колонизируемым районам пять партий экспедиции создали разветвленную сеть каналов, провели бурение артезианских скважин и «урегулирование» естественных водотоков, выкопали колодцы и водосборные каналы, возвели запруды, построили водохранилища, собирали атмосферные осадки в оврагах и балках, повышали уровень пресных озер, наращивали берега и т. д. В 1899 г. гидротехнические работы охватили Семипалатинский уезд, в 1901 — Кустанайский (Тургайской обл.), Усть-Каменогорский и Зайсанский (Семипалатинской обл.). В 1903–1904 гг. они распространились на Актюбинский (Тургайской обл.) и часть уездов Уральской обл. В итоге, осушительные и обводнительные мероприятия охватили гигантскую площадь более 1 млн кв. верст, примыкавшую на западе к Оренбург-Ташкентской железной дороге, на востоке — к Барнаульскому округу Томской губ. и на юге — к Семиреченской области и Китайской империи.

В 1895–1904 гг. водоснабжение появилось на 722 переселенческих участках, а общая длина каналов достигла 1568 верст, объем вынутого грунта составил 413,5 тыс. куб. саж. Каждая верста каналов в среднем обошлась казне в 548 р.; 1 куб. саж. земляной выемки — в 2 р.; колодец — от 140 до 300 р. Затраты ФВП на гидротехнические работы за 10 лет выросли суммой 2,5 млн руб. [12, с. V–VI, 488, 598–599, 601; 17, 1904, т. 27, л. 1687; 25, с. 321].

В последние годы накануне роспуска КСЖД экспедиция Жилинского, несмотря на высокую эффективность, испытывала нарастающие сложности с финансированием. Пик ее финансирования (230 тыс. р.) пришелся на 1897 г., а к 1904 г. финансирование уменьшилось примерно в три раза. Куломзин с горечью отмечал, что за все время существования КСЖД Жилинскому «ни разу не были даны достаточные средства не только для научной постановки общей задачи проложения триангуляционной сети для изучения орографии степи, но даже и для достижения практических целей обводнения отдельных участков» [16, с. 429].

В конце 1903 г. фактор истощения финансов сыграл решающую роль в приостановке всей программы вспомогательных предприятий, а затем и в роспуске самого КСЖД. Как минимум треть всех вопросов, рассматривавшихся в комитете за все время существования, касались организации переселений. Но распределение кредитов велось крайне неравномерно. Львиную долю (свыше 80% ассигнований) получало ведомство внутренних дел — на выдачу ссуд, врачебную, продовольственную и иную помощь переселенцам. В то же время на научно-прикладную деятельность МГИ и ряда других ведомств приходилось всего лишь

15 % кредитов, а часто и меньше. Тем не менее, следует признать, что именно эти вложения и были наиболее результативными.

Общий размер переселения в 1896–1905 г. вырос в 6,5 раз по сравнению с периодом 1885–1895 г. [11, с. 75], хотя по мнению А.А. Кауфмана, многое было «недоделано, многое несовершенно, многое проведено не с достаточной последовательностью» [14, с. 126]. Основная тяжесть обустройства на местах все равно перекладывалась на плечи самих переселенцев. В условиях низкой агротехники они «оказывались безоружными перед лицом стихийных бедствий и капризов природы» [8, с. 179], в одиночку боролись с солончаками и засухами, обмелением водоемов и заболачиванием почв. Бытовые условия жизни переселенцев и их экономическое положение в первые годы после заселения оставались крайне тяжелыми.

Список использованной литературы и источников

1. Белянин Д. Н. Проект С.Ю. Витте по колонизации Сибири в связи со строительством Сибирской железной дороги / Д. Н. Белянин // Словные и социокультурные трансформации населения Азиатской России (XVII — нач. XX в.). — Новосибирск : Параллель, 2014. — С. 202–217.
2. Витте С. Ю. Воспоминания: в 3 т. Т. 1 / С. Ю. Витте. — Москва : Соцэкгиз, 1960. — 636 с.
3. Витте С. Ю. Всеподданнейший доклад министра финансов о государственной росписи доходов и расходов на ... год / С. Ю. Витте. — Санкт-Петербург, 1893–1903.
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. Волков Д. С. О направлении Сибирской железной дороги / Д. С. Волков. — Санкт-Петербург : Тип. Э. Арнольда, 1884. — 50 с.
6. Высочайшие отметки с 1881 по 1890 г. во всеподданнейших отчетах по Сибири и Степному краю... — Санкт-Петербург, 1891. — 171 с.
7. Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. — Санкт-Петербург, 1896–1914. — Вып. 1–32.
8. Горюшкин Л. М. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков (конец XIX — начало XX вв.) / Л. М. Горюшкин. — Новосибирск : Наука, 1967. — 412 с.
9. Грумм-Гржимайло Г. Е. Описание Амурской области / Г. Е. Грумм-Гржимайло ; под ред. Семенова П. П. — Санкт-Петербург : Типо-лит. С. М. Николаева, 1894. — 654 с.
10. Гюббенет А. Я. Отчет о деятельности министерства путей сообщения по осуществлению Сибирской железной дороги / А. Я. Гюббенет. — Санкт-Петербург, 1896. — 53 с.
11. Дорофеев М. В. Обратное переселение из Сибири (конец XIX — начало XX в.): природно-климатический аспект проблемы / М. В. Дорофеев // Вестник Томского государственного университета. — 2008. — Вып. 309. — С. 75–79.

12. Жилинский И. И. Очерк гидротехнических работ в районе Сибирской железной дороги по обводнению переселенческих участков в Ишимской степи и осушению болот в Барабе. 1895–1904 / И. И. Жилинский. — Санкт-Петербург, 1907. — 837 с.

13. Карта губерний и областей, по которым пролегает намеченная Высочайшею волею Сибирская железная дорога. Вып. 1. Масштаб: 15 верст в дюйме (1:630.000). — Санкт-Петербург, 1894. — 65 л. Два комплекта карты хранятся в картографическом отделе РНБ (шифр: К-3-Сиб3-135).

14. Кауфман А. А. Переселение и колонизация / А. А. Кауфман. — Санкт-Петербург : Тип. Т-ва «Общественная польза», 1905. — 443 с.

15. Коржинский С. И. Отчет об исследованиях Амурской области как земледельческой колонии / С. И. Коржинский. — Иркутск : Тип. К. И. Витковской, 1892. — 66 с.

16. Куломзин А. Н. Пережитое. Воспоминания / А. Н. Куломзин ; сост., вступ. ст., коммент. и примеч. К. А. Соловьева. — Москва : РОССПЭН, 2016. — 1038 с.

17. Материалы Комитета Сибирской железной дороги / экз. РГБ; шифр: А306-1. — Санкт-Петербург : Гос. тип., 1893–1904. — Т. 1–28.

18. Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге. — 2-е изд. — Москва : Тип. В. М. Фриш, 1882. — 148 с.

19. Объединенный государственный архив Челябинской области. — Ф. И-221. — Оп. 1. — Д. 5 (Переписка по постройке Западно-Сибирской ж.д.).

20. Отдел рукописей Российской государственной библиотеки. — Ф. 178 (Музейное собрание). — М. 9803 (Воспоминания А. Н. Куломзина). — Д. 6–8.

21. Отчет по Комитету Сибирской железной дороги за 1893 г. — Санкт-Петербург : Гос. тип., 1894. — 59 с.

22. Пролог русско-японской войны: материалы из архива графа С. Ю. Витте / с предисл. и под ред. Б. Б. Глинского. — Петроград : Тип. Акц. о-ва «Брокрауэ-Ефрон», 1916. — 360 с.

23. Российский государственный военно-исторический архив. — Ф. 400. — Оп. 1. — Д. 1110а.

24. Российский государственный исторический архив. — Ф. 1273 (Комитет Сибирской железной дороги). — Оп. 1. — Д. 1–648.

25. Саблер С. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем / С. В. Саблер, И. В. Сосновский. — Санкт-Петербург : Гос. тип., 1903. — 475 с.

Информация об авторе

Канн Сергей Константинович — кандидат исторических наук, младший научный сотрудник, Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирское отделение Российской академии наук, 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.