

**Канин Сергей Константинович**

**Деятельность Комитета Сибирской железной дороги  
по естественнонаучному изучению Сибири  
в конце XIX – начале XX вв.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**Автореферат**  
диссертации на соискание учёной степени  
кандидата исторических наук

Новосибирск  
2011

Работа выполнена в секторе истории второй половины XVI – начала XX в. Учреждения Российской академии наук Института истории Сибирского отделения РАН

Научные руководители: член-корреспондент РАН  
**Горюшкин Леонид Михайлович**  
доктор исторических наук, профессор  
**Шиловский Михаил Викторович**

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор  
**Катионов Олег Николаевич**

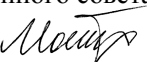
кандидат исторических наук  
**Тимошенко Альбина Ивановна**

Ведущая организация: **ГОУ ВПО «Кемеровский государственный университет»**

Защита состоится 10 октября 2011 г. в 14 час. 00 мин. на заседании Совета по защите докторских и кандидатских диссертаций Д 003.030.01 при Учреждении Российской академии наук Института истории Сибирского отделения РАН по адресу: 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института истории Сибирского отделения РАН.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2011 г.

Учёный секретарь диссертационного совета  
доктор исторических наук, профессор  Н. П. Матханова

## 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность исследования.** Научная актуальность темы исследования обусловлена значением проекта Транссибирской железнодорожной магистрали, во многом определившего дальнейшее освоение и развитие Сибири и Дальнего Востока. Научно-прикладные исследования Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) открыли путь для превращения отечественной науки в самостоятельную производительную силу и важный фактор освоения Сибири. Изучение этого опыта необходимо для совершенствования современной инновационной политики в аграрно-индустриальной и транспортной сферах, для развития государственно-частного партнёрства в освоении сибирских и дальневосточных территорий. В условиях нарастания экологических проблем особое значение имеет опыт сбережения лесов, мелиорации и рекультивации земель, защиты рыбных ресурсов. Сама организация деятельности Комитета по естественнонаучному изучению Сибири сохраняет своё значение для совершенствования различных форм прикладной науки, механизмов её финансирования и реализации полученных результатов на практике. При всей важности названных проблем многогранный опыт Транссиба до сих пор изучен неполно и недостаточно.

**Степень изученности темы.** Обширную отечественную литературу по истории сооружения Транссиба можно разделить на *дореволюционную* (до 1917 г.), *советскую* (1917 г. – 1980-е гг.) и *постсоветскую* (с начала 1990-х гг.). Проблематика естественнонаучных исследований, проводившихся во время строительства, стала набирать силу только в последнее время<sup>1</sup>. В дореволюционный период научная деятельность ведомств не рассматривалась отдельно от процессов управления, после 1917 г. упор делался на истории рабочего класса и крестьянства, а в постсоветский период основное внимание сосредоточилось на вопросах предпринимательства и его государственного регулирования<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Гараева Л. М.* Дальний Восток в геополитической стратегии России (эволюция естественнонаучных изысканий русских в Северо-Восточной Азии, 50-е гг. XIX – 40-е гг. XX в.) // Диалог поколений. Владивосток, 2008. С. 30–43; *Игумнов Е. В.* Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали и организация геологического изучения Забайкалья в конце XIX века // История наук о Земле: исследования, этапы развития, проблемы. М., 2008. С. 149–150; *Пилипенко А. Н.* Из истории организации геологического изучения Южно-Уссурийского края, конец XIX в. // Россия и АТР. 2008. № 3. С. 14–21; *Эйльбарт Н. В.* Геологические исследования в Забайкалье во 2-й половине XIX – начале XX вв. // Вопросы истории естествознания и техники. 2007. № 1. С. 90–108; др.

<sup>2</sup> *Шиловский М. В.* Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 2. С. 124.

Тесная интеграция дореволюционной науки и практики затрудняет анализ управленческой деятельности КСЖД по организации научно-прикладных исследований. Как правило, историки науки (Алексеев А. И., Крылов Г. В., Магидович И. П.) рассматривали эти исследования вне всякой связи с непосредственными целями сооружения Транссибирской магистрали и её «вспомогательных предприятий». Без комплексного подхода в тени оставался и сам КСЖД, анализ деятельности которого, кроме всего прочего, осложнялся различными геополитическими и историческими обстоятельствами. В этих условиях продолжают оставаться актуальными слова Воронина М. И. о том, что целостной и в полной мере научной истории Транссиба всё ещё не написано<sup>3</sup>.

Официальная дореволюционная историография базировалась на историческом очерке, изданном под редакцией Куломзина А. Н. к 10-летию КСЖД<sup>4</sup>. Очевидное достоинство очерка заключалось в богатейшем архивном материале, привлечённом для описания долгой предыстории проекта, представленной в большом массиве официальных публикаций конца XIX – начала XX в.<sup>5</sup> Существенный недостаток книги заключается в «бодром духе» официальной пропаганды, характерном для многих дореволюционных изданий, призванных продемонстрировать заботу правительства о «пробуждении» Сибири<sup>6</sup>. Естественнонаучным исследованиям КСЖД в книге уделяется около 5–6% объёма, совсем не упоминаются ошибки и неудачи Комитета, зато засвидетельствованы «царственные заботы и прозорливая политика» Николая II.

Противниками подобных официально-апологетических суждений всегда выступали сибирские областники, утверждавшие, что дорога может стать мощным инструментом закабаления Сибири. По мнению Головачёва П. М., Потанина Г. Н., Ядринцева Н. М., без модернизации «внутрисибирской» жизни сооружение магистрали не могло быть ничем иным,

<sup>3</sup> Воронин М. И. Великий Сибирский путь // Транспортное строительство. 1975. № 9. С. 62.

<sup>4</sup> Саблер С. В., Сосновский И. В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. СПб., 1903. 475 с.

<sup>5</sup> Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. СПб., 1891; Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1893; Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898). СПб., 1898; Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге СПб., 1900; Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 1–4. СПб., 1902; др.

<sup>6</sup> Краевский Г. Мировая-Транзитная Сибирская железная дорога. Иркутск, 1898; Жданов Л. Г. Великий Сибирский путь. СПб., 1905; Прохаска Л. И. К 25-летию закладки Великого Сибирского пути. Пг., 1916; др.

как «фраком для обнажённого дикаря»<sup>7</sup>. Патриотическая защита интересов Сибири отразилась на формировании концепции сооружения Транссиба и его вспомогательных предприятий.

Авторы, писавшие о магистрали в 1920–1930-е гг., испытывали острый дефицит источников и излагали сведения дореволюционных изданий. Тем не менее, при выработке курса на индустриализацию обратили внимание на опыт царского правительства по освоению окраин. Его изучали в связи с потребностями расширения минерально-сырьевой базы и развития транспортной сети (Боднарский М. С., Бурский П. Д., Гляудель И. А., Гудошников М. А., Итин В. А., Колосовский Н. Н., Молодых И. Ф., Огановский Н. П. и др.). Большой вред в сталинский период нанесла откровенная политизация науки, отразившаяся на методологии и объективности исторических исследований<sup>8</sup>.

Роль Транссиба в победе над врагом, наряду с расширением источниковой базы, обусловила появление в 1940–1950-е гг. разноплановых исследований, посвящённых демографическим, историко-географическим, финансово-экономическим, научно-техническим и другим аспектам сооружения магистрали (Воронин М. И., Гуменский Б. М., Паталеев А. В., Погребинский А. П., Покшишевский В. В., Рогозин Н. Е., Романов Б. А., Славин С. В., Цветков Г. К.). Публикации о естественнонаучном изучении Сибири носили преимущественно описательный характер<sup>9</sup> и лишь в 1960–1970-е гг. появились глубокие исследования по истории некоторых вспомогательных предприятий, правда, не затрагивавшие сути самого этого понятия<sup>10</sup>.

Раскрытие общенационального значения сооружения магистрали сочеталось со штампами советского периода. Авторы, применявшие «классовый» подход (Залужная Д. В., Зензинов Н. А., Казимиров В. Н., Лу-

<sup>7</sup> Головачёв П. М. Сибирь. Природа, люди, жизнь. М., 1902. С. 145–146; Гр. П.-н. Очерк проектов железнодорожного строительства в Сибири. СПб., 1910. С. 14, 29–30; Ядринцев Н. М. Сибирь, как колония. СПб., 1882. С. 225, 258, 262, 430–431; Её же. Сборник избранных статей, стихотворений и фельетонов. Красноярск, 1919. С. 82.

<sup>8</sup> Максимов Л. Д. Геоботанические работы XIX в. в связи с колонизацией Сибири и Дальнего Востока // Природа. 1939. № 4. С. 75–81; др.

<sup>9</sup> Коровин М. К. Геологические исследования по трассе Сибирской железной дороги в конце XIX и начале XX века // Очерки по истории геологических знаний. М., 1956. Вып. 5. С. 71–88.

<sup>10</sup> Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962; Сухова Н. Г. Физико-географические исследования Восточной Сибири в XIX веке. М.; Л., 1964; Комогорцев И. И. Очерки истории чёрной металлургии Восточной Сибири. Новосибирск, 1965; Крылов Г. В., Салатова Н. Г. История ботанических и лесных исследований в Сибири и на Дальнем Востоке. Новосибирск, 1969 и др.

кин А. А., Мухин А. А.)<sup>11</sup>, игнорировали геополитические и модернизационные основания Транссибирского проекта. Изложение истории строительства сопровождалось ошибками и неточностями, которых не избежала и фундаментальная «История Сибири», где организация экспедиции Вилькицкого А. И. была приписана деятельности ВСОРГО<sup>12</sup>. Вместе с тем, появились работы Борзунова В. Ф.<sup>13</sup>, вклад которого в разработку истории Транссибирской магистрали не подлежит никакому сомнению, даже несмотря на то, что он ошибочно трактовал вспомогательные предприятия как средства эксплуатации пути (сооружения, паромы, оборудование) и совсем не рассматривал управленческую деятельность КСЖД.

Новую волну интереса к Транссибу вызвало строительство БАМа. Необходимость преодоления сложных инженерно-геологических условий, вечной мерзлоты и сейсмической активности<sup>14</sup> сочеталась с изучением опыта социально-экономического развития восточных регионов. В работах Ламина В. А. подчёркивались военно-стратегические приоритеты сооружения Транссибирской магистрали, требовавшие эффективных мер для хозяйственной адаптации проекта к условиям слабоосвоенной территории<sup>15</sup>.

В 1986 г. Горюшкин Л. М. предложил трактовать понятие «вспомогательных предприятий Транссиба» как совокупность мер по освоению и развитию Сибири<sup>16</sup>. Вслед за этим наметился всплеск публикаций, не получивший развития из-за наступивших социально-экономических

<sup>11</sup> Залужная Д. В. Транссибирская магистраль. М., 1980; Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986; Казимиров В. Н. Великий сибирский путь. Иркутск, 1970 (другие издания: 1984, 1991); Мухин А. А. Рабочие Сибири в эпоху капитализма (1861–1917 гг.). М., 1972 и др.

<sup>12</sup> История Сибири. Т. 3. Л., 1968. С. 175–180, 379–390; Запорожченко А. А. История организации геологической науки и службы в Западной Сибири (окт. 1917–1932). Новосибирск, 1977; Крылов Г. В. и др. Исследователи природы Западной Сибири. Новосибирск, 1988 и др.

<sup>13</sup> Борзунов В. Ф. Архивные материалы по истории строительства Сибирской железной дороги (1880–1905 гг.) // Исторический архив. 1960. № 5. С. 194–207; Его же. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой русской революции. М., 1965; Его же. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX века: дис. ... д-ра ист. наук. Т. 1–3. Томск, 1972 и др.

<sup>14</sup> Воронин М. И., Пыляй Е. П. Учёт опыта сооружения Великого Сибирского пути при проектировании и строительстве БАМа // Проектирование, строительство и эксплуатация БАМа. Л., 1978. С. 22–24; др.

<sup>15</sup> Ламин В. А. Исторический опыт разработки проблем формирования железнодорожной сети на севере Сибири и Дальнего Востока: дис. ... д-ра ист. наук. Новосибирск, 1987; Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988 и др.

<sup>16</sup> Горюшкин Л. М. Материалы фонда Комитета Сибирской железной дороги как исторический источник для изучения проблемы освоения Сибири в конце XIX – начале XX века // Исторический опыт освоения Сибири. Вып. 1. Новосибирск, 1986. С. 78–81.

трудностей 1990-х гг. Тем не менее, освобождение постсоветской исторической науки от идеологических пут имело положительное значение, так как историки занялись углублённым изучением государственного управления проектами освоения окраин<sup>17</sup>.

К подробному анализу деятельности КСЖД, его статуса и организационных основ обратился Ремнёв А. В., в работах которого раскрываются главные принципы имперской политики на востоке страны и роль Транссиба в их осуществлении<sup>18</sup>. Ремнёв А. В. отметил, что «компетенция КСЖД была гораздо шире, чем требовало сооружение магистрали», а сам проект носил геополитический характер. К такому же выводу пришёл и Комаров А. В.<sup>19</sup>. Ус Л. Б. на основе изучения разносторонней деятельности КСЖД и эволюции вспомогательных предприятий подчеркнула, что «именно КСЖД стал первым государственным учреждением, проводящим политику комплексного освоения Сибири»<sup>20</sup>.

Большинство зарубежных авторов, под явным влиянием геополитических интересов, стремятся обосновать захватническую природу

<sup>17</sup> Алексеев А. И., Морозов Б. Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). М., 1989; Заболотская К. А. Угольная промышленность Сибири (конец 1890 – начало 1990-х гг.). Кемерово, 1995; Колотило Л. Г. Фёдор Кириллович Дриженко (1858–1922). СПб., 1997; Крупейченко О. И. Из истории управления проектами в России. Организация финансирования Транссибирской железной дороги // Наука, образование, культура. 1997. № 1. С. 63–66; Тимошенко А. И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX в. Новосибирск, 2007; Катионов О. Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII–XIX вв. Новосибирск, 2008 и др.

<sup>18</sup> Ремнёв А. В. Комитет Сибирской железной дороги в воспоминаниях А. Н. Куломзина // Политика царизма в Сибири в конце XIX – начале XX вв. Иркутск, 1987. С. 42–57; Его же. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX – первой трети XX вв. Томск, 1994. С. 41–49; Его же. Самодержавие и Сибирь. Административная политика второй половины XIX – начала XX веков. Омск, 1997. С. 158–159; Его же. Курс на Дальний Восток // Ремнёв А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004. С. 317–357.

<sup>19</sup> Комаров А. В. Особые органы центрального управления Сибирью в XVII – начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2004.

<sup>20</sup> Ус Л. Б. Геологическое изучение Сибири по инициативе и при участии Комитета Сибирской железной дороги // Проблемы социально-экономического и культурного развития Сибири XVII–XX вв. Новосибирск, 2005. С. 234–241; Её же. Комитет Сибирской железной дороги как орган управления Сибирью // Государственные реформы М. М. Сперанского в исторической ретроспективе. Новосибирск, 2005. С. 146–147; Её же. «Вспомогательные предприятия» Комитета Сибирской железной дороги // Гуманитарные науки в Сибири. 2007. № 2. С. 36–39; др.

«русского империализма». Уже во время строительства появились работы, в которых утверждалось, что «русская экспансия в Азии длилась не последние десятилетия, а имела многовековую историю»<sup>21</sup>. Наиболее очевидно обвинительный уклон проявляется у представителей англо-американской историографии – Маккиндера Х., Тафта М., Вествуда Дж., Таппера Х., Хаунера М.<sup>22</sup> Сочинения времён «холодной войны» отличаются явной предвзятостью и называют Транссиб «ржавыми полосами железа в "никуда" сквозь беспредельность "пустоты"»<sup>23</sup>. Вместе с тем, нельзя не отметить попытку серьёзного анализа управленческого опыта КСЖД, предпринятую Стивеном Марксом. Историк справедливо указал на то, что «главный приоритет составляли государственные интересы, а местные потребности удовлетворялись лишь в той мере, в какой они вносили вклад в строительство и эксплуатацию магистрали»<sup>24</sup>.

Оценивая уровень изученности предмета в целом, необходимо отметить, что в историографии остаётся ещё немало «белых пятен». Отсутствуют специальные исследования об организационном устройстве и функциях КСЖД, недостаточно раскрыт механизм осуществления его полномочий, нет публикаций о финансировании вспомогательных предприятий. Вне поля зрения осталась разноплановая деятельность КСЖД по организации естественнонаучного изучения Сибири. Указанные пробелы обусловили выбор темы диссертации.

**Цель исследования** заключается в раскрытии исторического опыта и механизма организации естественнонаучного изучения Сибири и Дальнего Востока в связи со строительством Транссибирской магистрали, для чего необходимо решить следующие **задачи**: выяснить цели и специфику деятельности КСЖД по организации естественнонаучного изучения Сибири; изучить механизм финансирования научно-прикладных работ; определить их основные направления,

<sup>21</sup> Vladimir [Volpicelli Z.]. Russia on the Pacific, and the Siberian railway. London, 1899. P. VI, 270.

<sup>22</sup> Mackinder H. J. The geographical pivot of history // The Geographical Journal. 1904. Vol. XXIII, № 4; Taft M. L. Strange Siberia along the Trans-Siberian railway. N.Y., 1911; Treadgold D. W. The Great Siberian Migration. Princeton, 1957; Westwood J. N. A History of Russian Railways. London, 1964; Tupper H. To the great ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway. Boston, 1965; Hookham H. Builders of Trans-Siberian railway // History Today. 1966. Vol. 16, № 8. P. 528–537; etc.

<sup>23</sup> Tupper H. Op. cit. P. 4.

<sup>24</sup> Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. London, 1991. P. 142–145, 148. Е. Б. Шашина указала на весьма спорную негативную оценку, данную Марксом политическим целям проекта и вмешательству государства в экономику (Отечественная история. 1993. № 4. С. 208). Однако тщательный научный анализ, проделанный американским исследователем, полностью подтверждает уникальный характер исторического опыта Транссиба для всей мировой истории.

формы и методы осуществления; раскрыть влияние проведённых исследований на практику хозяйственного и культурного освоения восточных регионов.

**Объектом исследования** является Комитет Сибирской железной дороги в качестве организатора и руководителя программы мероприятий по естественнонаучному изучению Сибири и Дальнего Востока.

**Предмет исследования** составляет проектно-административная деятельность КСЖД по естественнонаучному изучению Сибири и Дальнего Востока, а также процесс непосредственного осуществления научно-прикладных исследований во время строительства Транссибирской магистрали.

**Хронологические рамки** очерчены временем реализации проекта сооружения Транссибирской магистрали с 1891 по 1905 г. Все события, предшествовавшие решению правительства о начале строительных работ (февраль 1891 г.), рассматриваются как подготовительный этап формирования замыслов и концепции проекта. Верхняя хронологическая граница совпадает с датой закрытия Комитета Сибирской железной дороги (15 декабря 1905 г.).

**Территориальные рамки** охватывают регионы, примыкавшие к магистрали и включённые в программу научно-прикладных исследований КСЖД на всём протяжении от Урала до Тихого океана – северные уезды Тургайской, Акмолинской и Семипалатинской областей, Тобольскую, Томскую, Енисейскую и Иркутскую губернии, Забайкальскую, Амурскую и Приморскую области.

**Источниковая база исследования** состоит из шести групп опубликованных и неопубликованных источников: 1) законодательные акты; 2) делопроизводственная документация; 3) периодическая печать; 4) источники личного происхождения; 5) справочно-статистические; 6) картографические материалы. Значительные размеры и разнообразие источниковой базы обусловили сложность типологизации источников. Многие документы могут принадлежать одновременно к разным группам.

В первую группу источников вошли **законодательные акты**, включённые в Полное собрание законов, Свод законов и Собрание узаконений и распоряжений правительства. На их основе проводился сопоставительный анализ Учреждений Комитета министров и КСЖД, изучались правовые основы деятельности КСЖД, особенности его статуса и полномочий, различные вопросы, регламентировавшие железнодорожную, горнопромышленную деятельность (Свод уставов путей сообщения, Горный устав) и организацию научных исследований.

Вторая группа источников состоит из **делопроизводственных документов** самого Комитета Сибирской железной дороги, министерств, ведомств и научно-технических обществ. Неопубликованные документы выявлялись и изучались в 8 центральных архивах и рукописных отделах

библиотек (31 фонд) и 12 региональных архивах Барнаула, Иркутска, Красноярска, Кемерово, Новосибирска, Омска, Тобольска, Томска, Тюмени, Челябинска, Читы и Якутска (30 фондов). Многие документы вводятся в научный оборот впервые.

Приоритетное значение имеют документы КСЖД и его Подготовительной комиссии (ПК), включённые в фонд РГИА 1273, состоящий из 648 дел. Около 180 из них касаются научно-прикладных исследований. Основные документы этого фонда (печатные представления, записки, журналы заседаний) собраны в «Материалах Комитета Сибирской железной дороги», сохранившихся в двух вариантах<sup>25</sup>. В диссертации приводятся ссылки на более полный вариант Российской государственной библиотеки. Эти материалы дополняются документами фондов отдельных министерств и ведомств (финансового, военного, морского, горного, путей сообщения). Высокая централизация управления обусловила компактный характер местного делопроизводства, представленного фондами губернаторов, статистических комитетов, казённых палат, горных и строительных управлений. Участие в проекте негосударственных научных учреждений прослеживалось на материалах сибирских отделов (филиаций) РГО.

Кроме того, существенное значение имеет научно-делопроизводственная документация, включающая опубликованные отчёты участников экспедиций (моряков, топографов, геологов, гидротехников). Эти документы несут важную информацию об организации, планировании и ходе работ<sup>26</sup>.

Третью группу источников образует *периодическая печать*. Её оперативный характер позволял освещать планы и ход исследований, излагать результаты и критические оценки. В диссертации использовались центральные и местные газеты («Московские ведомости», «Восточное обозрение», «Сибирский вестник» и др.), ведомственные журналы («Журнал МПС», «Горный журнал», «Сельское хозяйство и лесоводство»), издания научно-технических обществ («Известия Общества горных инженеров», «Известия ВСОРГО») и др.

<sup>25</sup> Материалы Комитета Сибирской железной дороги (МКСЖД). Т. 1–28 / экземпляр Российской государственной библиотеки (шифр: А306–1). СПб., 1893–1904; То же Т. 1–26 / экземпляр Российской национальной библиотеки (шифр: 37.25.5–6.1). СПб., 1893–1903. Экземпляры принадлежали Шипову И. П. и Куломзину А. Н.

<sup>26</sup> Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. Вып. 1–32. СПб., 1896–1914; Коротнев А. А. Отчёт по исследованию озера Байкала летом 1900 г. // Пятидесятилетие ВСОРГО. Юбилейный сборник. Вып. 1. Киев, 1901; Оссовский Г. О. Геогидрологические исследования Барабы: отчёт о командировке. Томск, 1895; Лоция и физико-географический очерк оз. Байкал. СПб., 1908 и др.

В четвертую группу вошли разнообразные *источники личного происхождения*, отражающие формирование замысла и особенности реализации проекта. Сюда относятся письма и записки вице-адмиралов Копытова Н. В. и Сиденснера А. К., мемуарно-эпистолярное наследие руководителей проекта Витте С. Ю., Куломзина А. Н., Сольского Д. М., Филиппова Т. И., дневники Николая П. Большое значение имеют письма и воспоминания непосредственных участников и исполнителей работ – Карпинского А. П., Обручева В. А., Рыкачёва М. А.

Формирование пятой группы *справочных и статистических источников* обуславливается спецификой предмета, насыщенного обилием фактов, имён, географических названий. Так, в «Перечне заседаний Комитета Сибирской железной дороги за 1893–1903 гг.» приводится список всех 727 дел, рассмотренных на 42-х заседаниях КСЖД<sup>27</sup>. Памятные книжки, адрес-календари, списки населённых мест содержат богатую справочную информацию о Сибири.

В шестую группу вошли *картографические источники* – неопубликованные карты и планшеты военно-топографических отделов, Центрального статистического комитета МВД, планы направления Сибирской железной дороги МПС. Редкие отчётные карты экспедиций Вилькицкого А. И., Дриженко Ф. К., Богдановича К. И. представлены в Интернет-проекте «Встреча на границах»<sup>28</sup>.

Таким образом, широкая источниковая база позволяет всесторонне изучить предмет исследования, а многообразие и разнородность использованных документов предполагает их критическую оценку и постоянное сопоставление.

**Методологическую основу исследования** образует сочетание формационного и цивилизационного подходов, позволяющее изучить предмет на фоне широкой совокупности социально-экономических и политических факторов конца XIX – начала XX века, геополитической обстановки, научно-технических и социокультурных характеристик проекта. В диссертации использованы общенаучные аналитико-синтетические методы, опирающиеся на принципы историзма, объективности, системного рассмотрения событий, а также специальные проблемно-хронологические, историко-правовые, сравнительные и синхронистические методы. На их основе раскрываются цели и задачи КСЖД, выясняются этапы развития проекта и критерии для его периодизации. При оценке финансирования применялись количест-

<sup>27</sup> Перечень заседаний Комитета Сибирской железной дороги. 1893–1903 гг. [СПб., 1904]. 132 с.

<sup>28</sup> С декабря 1999 г. проект «Meeting of Frontiers» выставлен на вебсайте Библиотеки Конгресса США. URL: <http://frontiers.loc.gov/intldl/mtfhtml/mfdigcol/mfdigcol.html> (дата обращения: 04.07.2011).

венные, статистические и ретроспективные методы экономической истории. Сложность и многогранность избранной темы обуславливает принципиальное значение комплексных подходов и использования разных методов для повышения достоверности результатов.

**Научная новизна** заключается в раскрытии исторического опыта и механизма реализации научно-прикладных исследований, выполненных при строительстве Транссибирской магистрали. В диссертации впервые проведено комплексное исследование предпосылок создания КСЖД, нормативной базы его деятельности и принципов программы естественнонаучного изучения Сибири. Впервые рассмотрены финансовые механизмы организации работ и эволюция фонда вспомогательных предприятий (ФВП). В деятельности КСЖД выделены начальный (1893–1894 гг.) и основной (1895–1905 гг.) этапы. В научный оборот вводится много новых, ранее неизвестных источников.

**Теоретическая значимость работы** определяется комплексным подходом к разнородным мероприятиям правительства в рамках концепции единого общенационального проекта сооружения Транссибирской магистрали. Обобщённый взгляд на совокупность транспортных, инфраструктурных, аграрно-индустриальных, демографических и научно-технических мер позволяет использовать этот *проектный подход* для дальнейшего изучения проблем российской модернизации и совместной реализации крупных национальных проектов.

**Практическая значимость исследования** состоит в обобщении большого количества источников по экономической истории, истории естествознания и государственного управления. Результаты диссертации могут быть использованы в практике государственного управления проектами и исследованиями, оценке финансирования научных работ, создании обобщающих трудов, разработке лекционных курсов и библиографий по политологии, экономической истории, истории естествознания и техники, науковедению, краеведению и др.

#### **Основные положения, выносимые на защиту.**

1) В рамках общенационального проекта по сооружению Транссибирской магистрали КСЖД организовал комплексную систему вспомогательных предприятий, одним из звеньев которой являлись научно-прикладные исследования.

2) Финансирование работ осуществлялось через специально созданный фонд вспомогательных предприятий на принципах централизованного и согласованного распределения кредитов и контроля за их расходованием.

3) Основное значение приобрела экспедиционная форма исследований, что отразилось на результатах работ, осуществлённых КСЖД.

4) Дефицит финансов и сверхвысокая централизация управления наряду с внешними факторами вызвали обострение кризисных явлений в деятельности КСЖД, свёртывание программы исследований и роспуск Комитета.

5) Программа КСЖД позволила ускорить сооружение магистрали и в значительной степени определила направления дальнейшего развития Сибири. Незавершённые задачи получили продолжение на следующих этапах развития.

**Структура и объём.** Диссертация состоит из введения, двух глав в составе 4 параграфов, заключения, приложений, списка источников и литературы.

## **2. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

Во **введении** обосновываются актуальность и научная значимость работы, рассматривается уровень изученности, определяются цели и задачи, хронологические и территориальные рамки, излагаются методологические основы исследования, раскрывается научная новизна, теоретическая и практическая значимость, приводится характеристика использованных источников.

**Первая глава «Формирование предпосылок естественнонаучного изучения Сибири в связи с сооружением Транссибирской железнодорожной магистрали»** состоит из двух параграфов, в которых рассматривается процесс созревания объективных и субъективных предпосылок проекта. В **первом параграфе** исследованы общие основания, сформировавшие концепцию естественнонаучного изучения Сибири, и сжато изложены подготовительные меры накануне принятия правительственного решения о начале строительства.

Складывание концепции изучения Сибири тесно увязывалось с непосредственной разработкой проекта транзитной магистрали на Дальний Восток. Но с 1830-х и вплоть до середины 1880-х гг. все замыслы Транссиба, при отсутствии материальных, финансовых и кадровых условий, технико-экономических и естественнонаучных знаний, носили сугубо теоретический характер. Важное значение этого этапа заключалось в определении целей и задач будущего строительства и выяснении его военно-стратегических, геополитических, административных, экономических и социокультурных приоритетов.

Наряду с этим, в 1860–1870-е гг. определилась ведущая роль государства не только в сооружении магистрали, но и в проведении геологических, гидрологических и прочих изысканий, в разведке угля и развитии горного промысла. Опираясь на инициативу научных обществ, правительство осуществило ряд подготовительных мер научно-прикладного характера на главном Сибирском тракте (нивелировка

1875–1877 гг.) и Обь-Енисейском водоразделе. Чины Корпуса военных топографов и горные инженеры (Кёппен А. П., Мушкетов И. В., Романовский Г. Д.) изучили отдельные районы Центральной Азии. Все эти работы в той или иной степени зависели от конкретных и согласованных решений, в отношении которых у правительства не было единства.

Результатом многочисленных дискуссий стала выработка идеологии будущего проекта. Большое место в ней заняли потребности внутреннего социально-экономического развития Сибири, в отстаивании которых ведущую роль сыграли сибирские областники – Потанин Г. Н., Ядринцев Н. М. и др. Благодаря их активной позиции сложился план «вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги», разработанный под руководством Витте С. Ю. Он преследовал цель облегчить сооружение магистрали за счёт развития внутренних путей сообщения, местной промышленности и крестьянских переселений.

Оттягивая начало строительных работ, правительство имело возможность лучше выяснить объективные тенденции. Тем не менее, первые же практические шаги по созданию непрерывного «водно-железнодорожного» соединения обнаружили серьёзные научно-технические просчёты и плохое знание Сибири. Стали приниматься меры по широкому привлечению науки к реализации проекта. Быстрое ухудшение геополитической обстановки подстегнуло мобилизацию ресурсов, в ходе которой усилилось влияние военных, состоявших при штабе генерал-губернаторов Корфа А. Н. и Игнатьева А. П. Одновременно в Петербурге под эгидой Русского технического общества прошли заседания представительного форума научно-технической общественности, подготовившего подробные рекомендации правительству, в том числе по организации систематических научно-прикладных исследований в Сибири.

К началу 1891 г. определились базовые принципы Транссибирского проекта: 1) его общенациональный и стратегический характер; 2) опора на государство и отечественные ресурсы; 3) централизованное управление и преодоление межведомственных разногласий; 4) прагматизм и осторожность в решениях, прежде всего финансовых; 5) комплексный характер и мобилизация производительных сил Сибири. Участие в проекте чинов разных ведомств – военного (Бобыря Н. П., Волошинова Н. А.), путей сообщения (Аминова Б. А., Вяземского О. П., Меженинова Н. П., Чернцова М. В.), горного (Базевича Л. Ф., Иванова Д. Л., Обручева В. А., Ячевского Л. А.), как и наметившееся противостояние ведомств, усилило значение управленческих факторов. Координирующую роль в проекте взял на себя КСЖД, учреждённый 10 декабря 1892 г.

Во **втором параграфе первой главы** рассматривается история создания Комитета Сибирской железной дороги, организационные и правовые основы его деятельности и роль в естественнонаучном изучении Сибири. Форсированный сценарий, по которому развивался проект, обострил нерешённые вопросы очередности работ, финансирования и устранения противоречий между ведомствами. Выдвижение Витте С. Ю. на пост главы МПС, а затем министра финансов укрепило баланс сил внутри высшей власти. Сильные, но консервативные фигуры Абазы А. А., Вышнеградского И. А., Островского М. Н. были отстранены от проекта, а на их место пришли более «покладистые» Сольский Д. М., Ермолов А. С., Кривошеин А. К. Завершив процесс «мобилизации министров», Витте С. Ю. представил царю подробный план сооружения магистрали и получил высочайшее соизволение на его осуществление.

В диссертации рассматриваются три главных составляющих плана Витте: 1) очередность работ и стоимость проекта; 2) система вспомогательных предприятий и 3) выбор источника финансирования. По замыслу министра, вспомогательные предприятия должны были ускорить достижение цели и снизить нагрузку на казну. Развитие и финансирование предприятий ставилось в прямую зависимость от хода строительных работ. Вместе с тем, возможность расширительного трактования системы «вспомогательных предприятий» создавала условия для значительной трансформации замысла как с финансовой, так и с содержательной стороны. Появлялась вероятность сосредоточения усилий на экстенсивном развитии научно-прикладных и статистических предприятий (опытных полей, выставок, музеев), не всегда связанных с сооружением магистрали.

Непосредственные задачи КСЖД заключались: 1) в высшем надзоре и наблюдении за работами; 2) согласовании усилий ведомств и 3) руководстве вспомогательными предприятиями путём распоряжения кредитами из специального фонда вспомогательных предприятий. Председательство в КСЖД наследника престола позволяло напрямую использовать механизм самодержавной монархии для преодоления бюрократических преград и ускорения работ. Важное организационное значение имели статьи 7 и 13 «Положения о КСЖД», предусматривавшие проведение совместных заседаний с Департаментом государственной экономии Госсовета (ДГЭ ГС), а также создание Подготовительной комиссии (ПК) для оперативной разработки сметных решений.

В 1893–1894 гг. Комитет провёл 20 заседаний, в которых вопросы естественнонаучного изучения Сибири занимали до 30% повестки. После смерти Александра III и воцарения Николая II Комитет собирался всё реже, а с весны 1895 г. – исключительно в форме Соединённых присутствий с ДГЭ ГС. Повестка заседаний постоянно расширялась,



а доля дел по изучению Сибири снизилась до 15%. После 1896 г. необычайно большую роль в организации работ стала играть проектная деятельность Подготовительной комиссии.

Вместе с тем укреплялись бюрократические методы управления. Около 40% всей переписки КСЖД за 1893–1897 гг. пришлось на 1897 год. Начиная с 1898 г., в чётные годы проводилось лишь одно летнее заседание КСЖД, а в нечётные – три. Такой порядок ухудшал оперативность управления и отражался на эффективности мероприятий, мешая своевременному утверждению кредитов. Ротация министров и нарастание субъективных противоречий внутри высшей власти усилили кризисные явления в деятельности КСЖД. Столкновение с Муравьёвым Н. В. и Плеве В. К. привело к отставке Витте С. Ю., а вместе с его уходом – к потере работоспособности и свёртыванию занятий Комитета.

Среди всех высших комитетов XIX века Комитет Сибирской железной дороги представлял собой уникальное явление, прежде всего благодаря председательству императора. Оно придавало КСЖД не только административные, но и законосовещательные функции, позволяя быстрее решать разнообразные военно-стратегические и геополитические задачи. Оставаясь учреждением, действовавшим в интересах всего государства, Комитет вместе с тем приобретал некоторые функции органа регионального управления. Однако крайне высокая степень централизации власти обусловила ситуацию, когда эти функции носили подсобный, дополняющий характер, что непосредственно отразилось в самом понятии «вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги».

Во **второй главе «Осуществление программы естественнонаучного изучения Сибири Комитетом Сибирской железной дороги»** рассматриваются особенности проектно-административной деятельности КСЖД, а также процесс непосредственного проведения научно-прикладных исследований.

В **первом параграфе** анализируется начальный этап деятельности КСЖД (1893–1894), связанный с формированием принципов и направлений естественнонаучной программы. Пять заседаний Комитета, поспешно проведённых в первый месяц его существования, сформировали «каркас» основных мероприятий (изучение водных путей, съёмочные, геологические, межевые работы). Эта программа свидетельствовала о складывании определённого «систематического плана» интенсификации хозяйственной жизни на окраинах, отличавшегося от предыдущих действий правительства широтой подхода, поставленными целями и привлечёнными средствами.

Принципиальная цель КСЖД, долго ускользавшая от внимания исследователей, заключалась в возможно быстром усилении технико-экономических факторов, необходимых для сооружения и эксплуатации

магистральной в условиях слабых производительных сил и незрелых предпосылок проекта. Изучение Северного морского пути, рек и озера Байкал уменьшало издержки и обеспечивало «подъездные пути» к магистрали; топографическая съёмка содействовала изысканиям; геологические исследования вдоль линии железной дороги облегчали ведение строительных работ, унаваживали залежи угля и источники водоснабжения; метеонаблюдения предупреждали риск снежных заносов и буранов. Вместе с тем, ставилась цель комплексно «оживить» экономику Сибири и обеспечить дорогу пассажирами и грузами. В связи с этим, первые замыслы по заселению придорожной полосы носили ограниченный характер.

Спешка и слабая подготовка в начале работ обусловили ряд просчётов и финансовых потерь («катастрофа в Гольчихе» и др.), которые вынудили заняться отладкой механизма сметного проектирования и контроля. Уже осенью 1893 г. полномочия по разработке и согласованию смет отдельных ведомств сосредоточились в руках Куломзина А. Н. и Подготовительной комиссии. В следующем 1894 г. Витте С. Ю. поставил программу работ в жёсткие рамки сугубо прагматических решений, переориентировав значительные силы геологов на поиски золота. До лучших времён откладывались почвенные, геоботанические и агрономические исследования. Доминирующее значение приобрели экспедиционные формы работ, обеспечивавшие достижение срочных практических результатов. Сугубо утилитарный и ненадёжный характер подобных исследований не гарантировал прочного освоения новых территорий.

Чтобы преодолеть дефицит ресурсов, на начальном этапе активно поощрялось взаимодействие чинов разных ведомств и широкое использование опыта и знаний местного населения. МВД издало подробную карту придорожной полосы. В удалённых районах Забайкалья и Приморья тесно сотрудничали горные инженеры, чины МПС и военные топографы. Тем не менее, сил для проведения полноценных исследований не хватало. В 1894 г. на каждого инженера среднесибирской горной партии от Канска до Иркутска приходилось по два участка изысканий МПС длиной в 100–120 вёрст. Из-за отсутствия средств казна долго не могла приступить к разведкам уже обнаруженных месторождений. Начало эксплуатации «благонадёжных» Сучанских каменно-угольных залежей в окрестностях Владивостока задержалось более, чем на десять лет.

К началу 1895 г., то есть ко времени наивысшего размаха строительных работ и ввода в эксплуатацию первых железнодорожных участков, определились ключевые направления, принципы и механизм реализации естественнонаучной программы. Во **втором параграфе** рассматривается основной этап развития научно-прикладных исследований КСЖД и их завершение. От мероприятий, содействовавших

строительству и эксплуатации, Комитет перешёл к приоритетной части вспомогательных предприятий – заселению территорий, вовлечённых в сферу влияния магистрали, и развитию инфраструктуры. Выделялись кредиты на изучение золотоносных районов, проведение грунтовых дорог, колонизацию тайги и урманов, дальневосточных и Степных областей.

Продвижение работ ко всё более удалённым районам вызвало увеличение издержек. Перерасход строительных кредитов на Северо-Уссурийском участке достиг 2,5 млн руб., на участке Красноярск–Иркутск – 7,6 млн руб. Комиссия генерал-лейтенанта Петрова Н. П., которая в 1895 г. изучила «на месте» ход работ и заготовок, констатировала, что существенной причиной удорожания стало недостаточное знание Сибири. Общие затраты на геологические исследования 1893–1901 гг., поначалу оценивавшиеся в размере около 384 тыс. руб., в итоге обошлись в два раза дороже. С учётом всех скрытых расходов они достигли 1,6 млн руб. Примерно в такую же сумму обошлось топографическое и геологическое изучение золотоносных областей Сибири в 1895–1903 гг.

Когда в начале 1897 г. ФВП оказался на грани полного истощения, Витте инициировал увеличение фонда с 14 млн до 21,9 млн руб. К этому времени задолженность ведомств и казначейства перед фондом составляла около миллиона рублей, но продолжала расти и далее, достигнув 2 млн. руб. Дальнейшее увеличение расходов, прежде всего на переселенческую деятельность, вызвало переход с 1900 г. к регулярному увеличению ФВП на сумму, необходимую для ежегодного исполнения фондом своих обязательств в рамках проектированной сметы расходов. В конечном итоге, критическая разбалансировка финансирования повлекла свёртывание всей программы исследований.

Скупые нормы снабжения, по мере удаления от жилых мест, требовали от сотрудников экспедиций подлинного героизма. За научные результаты, добытые в Мариинской тайге, на Байкале или Охотском побережье они часто платили своим здоровьем, а то и жизнью. Только высочайшее покровительство Комитета помогало преодолевать бюрократические барьеры, справляться с произволом чиновников, регулировать запутанные отношения собственности, приводившие к конфликтам с аборигенами, старожилами и казачьими обществами.

Острая конкуренция частных лиц, стремившихся захватить права на разведку прибыльных месторождений, заставила принять законодательные решения по обеспечению преимуществ казны. Важным толчком послужила история борьбы за Судженское каменноугольное месторождение, в связи с чем 23 октября 1895 г. Николай II повелел, «в виде временной меры», наделить геологов такими же правами по оперативному занятию свободных земель, какими обладали горные заводы. Нормы циркуляра Горного департамента стали широко при-

меняться в практике геологических исследований и разведок от Урала до самого Дальнего Востока. Целые районы на время изысканий объявлялись закрытыми для частного горного промысла.

В заключительный период в деятельности КСЖД нарастали кризисные явления, вызванные обострившимися финансовыми проблемами и дефектами излишне централизованного и бюрократизированного управления. К концу 1903 г. затраты на вспомогательные предприятия достигли 30.646.582 руб., или 5445 руб. на версту пути. В этой сумме доля расходов на исследования не превышала 17%. Изучение золотоносных районов, гидротехнические мероприятия и колонизация обширных площадей с тяжёлыми природно-климатическими условиями требовали не только реорганизации всего финансового механизма, но и децентрализации планирования для повышения эффективности управления. Между тем, практически вся проектная деятельность сосредоточилась в руках Подготовительной комиссии, всё меньше справлявшейся с масштабом поставленных задач. Нарастание системного кризиса и начало русско-японской войны привели к свёртыванию занятий КСЖД и его роспуску.

В **заключении** подводятся итоги и делаются основные выводы. Деятельность КСЖД по естественнонаучному изучению Сибири стала частью общей системы правительственных мероприятий по реализации глобального национального проекта сооружения Транссибирской железнодорожной магистрали. Длительное обсуждение и подготовка к строительству привели к пониманию неотложности мер по активизации местных производительных сил, что послужило формированию концепции научно-прикладных исследований в Сибири.

Ключевыми принципами этой концепции стали: 1) тесная связь исследований с развитием коммуникаций; 2) казённый способ организации и финансирования работ; 3) сугубо прагматические решения; 4) комплексный характер мероприятий и мобилизация наличных производительных сил на окраинах.

Первые практические шаги по осуществлению проекта повлекли за собой принятие организационных мер, связанных с разработкой плана работ, определением источников финансирования и созданием КСЖД. По плану, разработанному Витте С. Ю., сложилась система вспомогательных предприятий, включавшая меры по улучшению условий судоходства, развитию местной промышленности и поощрению переселений. Научно-прикладные работы содействовали: 1) гидрографическому изучению водных путей; 2) выявлению полезных ископаемых и 3) изучению природных условий заселяемых территорий и их подготовке с помощью межевых, гидротехнических и гидрологических работ.

На начальном этапе (1893–1894) естественнонаучные исследования обеспечивали снижение строительных издержек и ускоряли запуск

магистрала в эксплуатацию. Форсированный сценарий и спешка обусловили целый ряд неэффективных и даже провальных акций по устройству водоснабжения, организации метеорологических наблюдений в Западной Сибири, перевозкам по Северному морскому пути. Вместе с тем, происходило быстрое формирование основных принципов и направлений программы, вырабатывались подходы к организации и финансированию, укреплялось взаимодействие экспедиций.

С 1895–1896 гг. отдача от исследований стала нарастать (были открыты Судженка, Черемхово и пр.), что объяснялось накопленным опытом первых лет работы. Благодаря деятельности Подготовительной комиссии согласование ведомственных планов приняло устоявшиеся формы, а порядок сметного проектирования опирался на откорректированные нормативы финансирования. Наряду с этим, становившиеся всё более редкими заседания КСЖД превращались в мероприятия по формальному утверждению заранее заготовленных решений, а традиционные бюрократические процедуры всё чаще обнаруживали неспособность справиться с нарастающим объёмом задач. Взаимодействие ведомств, налаженное в предыдущие годы, быстро деградировало.

Жёсткая привязка программы вспомогательных предприятий к ходу строительных работ обусловила нарастание проблем в связи со сдачей уже готовых участков в эксплуатацию. Внимание ведомств стало переключаться на предприятия, слабо связанные с сооружением и непосредственными целями проекта. Изучение золотonosных районов и расширение колонизационных площадей опиралось на гораздо менее определённую перспективу, чем разведки стройматериалов, угля или осушение конкретных участков возле магистрали. Удаление работ всё дальше на восток увеличило «повёрстную стоимость вспомогательных предприятий» с 4 тыс. руб. в 1896 г. до 5,5 тыс. руб. в 1903 г. на каждую версту выстроенного пути. Новый проект расходов на 1904 г. предусматривал рост повёрстной стоимости сразу на 15% – до 6229 руб.

Тем не менее, конкретный результат программы естественнонаучного изучения Сибири заключался в том, что уже в 1901 г. открылось сквозное движение поездов до самого Дальнего Востока. Война и революция вызвали временную паузу в осуществлении планов правительства, после которой оно продолжало освоение Азиатской России – достройку железнодорожных линий, изучение водных бассейнов, отправку полярных экспедиций, проведение почвенно-ботанических и хозяйственно-статистических исследований в переселенческих районах. Программа КСЖД сыграла значительную роль в развитии отечественной науки и формировании широкого слоя научно-технической интеллигенции, подняла престиж научных и инженерных кадров, усилила воздействие науки на производственную практику и достижение реальных социально-экономических результатов.

В **приложении** к диссертации приводится список использованных сокращений, сводная таблица целей и задач Транссибирского проекта, справочные сведения о заседаниях Комитета Сибирской железной дороги, их участниках и принятых решениях по естественнонаучному изучению Сибири.

**Апробация работы и публикации по теме исследования.** Основные положения диссертационного исследования изложены в 17 публикациях. Автор принимал участие в 10 международных, всероссийских и межрегиональных конференциях: «Роль науки в освоении восточных районов страны» (Новосибирск, 1992), «С. У. Ремезов и история культуры Западной Сибири» (Тобольск, 1992), «Макушинские чтения» (Новосибирск, 2003 – 2009), «Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века» (Новосибирск, 2007), «Ермаковские чтения» (Новосибирск, 2008 – 2010), «Верхнее Прииртышье в XVII – XXI вв.» (Новосибирск, 2010).

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях:

#### **Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК:**

1. *Канн С. К.* Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129–131.

#### **Публикации в других изданиях:**

2. *Канн С. К.* Использование народного опыта при проектировании Транссиба и сопутствовавших научных работах // Родиноведение. Вып. 1: С. У. Ремезов и история культуры Западной Сибири. Тобольск, 1992. С. 80–82.

3. *Канн С. К.* Формирование концепции изучения Сибири в связи с проектами Транссиба // Роль науки в освоении восточных районов страны. Новосибирск, 1992. С. 45–47.

4. *Канн С. К.* Опыт железнодорожного строительства в Америке и проектирование Транссиба // Зарубежные экономические и культурные связи Сибири (XVIII–XX вв.). Новосибирск, 1995. С. 114–136.

5. *Канн С. К.* Условия выбора места мостового перехода Транссиба через р. Обь // Страницы истории Новосибирской области: люди, события, культура. Ч. 1. М., 1995. С. 157–160.

6. *Канн С. К.* Источники по истории изучения Сибири в период строительства Транссиба в фондах ГПНТБ СО РАН // VI Макушинские чтения: тезисы. Новосибирск, 2003. С. 163–166.

7. *Канн С. К.* Публикация результатов научного изучения Сибири, организованного Комитетом Сибирской железной дороги // VII Макушинские чтения: материалы. Новосибирск, 2006. С. 62–66.

8. *Канн С. К.* Изучение Байкала в связи с сооружением Транссибирской железнодорожной магистрали // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2007. Иркутск, 2007. С. 132–135.

9. *Канн С. К.* Комитет Сибирской железной дороги во главе работ по изучению Сибири в конце XIX – начале XX века // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века. Новосибирск, 2007. С. 257–266.

10. *Канн С. К.* С. Ю. Витте и создание Комитета Сибирской железной дороги // Вопросы истории Сибири XX века: межвузовский сборник научных трудов. Вып. 8. Новосибирск, 2008. С. 13–22.

11. *Канн С. К.* Казус Коротнева (неизвестные страницы рыбопромыслового изучения Байкала в 1900–1902 гг.) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2008. Иркутск, 2008. С. 487–490.

12. *Канн С. К.* Западно-Сибирские изыскания Транссиба 1891–1892 гг. // Первые Ермаковские чтения «Сибирь: вчера, сегодня, завтра». Новосибирск, 2009. С. 73–85.

13. *Канн С. К.* Организация геологического изучения Прибайкалья в связи с сооружением Транссибирской железнодорожной магистрали // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2009. Иркутск, 2009. С. 90–93.

14. *Канн С. К.* Публицистика Н. Г. Гарина-Михайловского и её роль в удешевлении проекта Сибирской железной дороги // VIII Макушинские чтения: материалы. Новосибирск, 2009. С. 135–140.

15. *Канн С. К.* Принципы финансирования научных работ Комитетом Сибирской железной дороги (1892–1905 гг.) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2010. Иркутск, 2010. С. 158–161.

16. *Канн С. К.* Ветеринарное значение Транссибирской железнодорожной магистрали в конце XIX – начале XX века // Социально-экономические и этнокультурные процессы в Верхнем Прииртышье в XVII–XX веках. Новосибирск, 2011. С. 191–196.

17. *Канн С. К.* Участие В. А. Обручева в подготовке к строительству Транссибирской магистрали // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2011. Иркутск, 2011. С. 353–356.

Подписано в печать 08.07.2011. Формат 60x84/16. Бумага писчая.  
Печать офсетная. Усл. печ. л. 1,4. Уч.-изд. л. 1,3. Тираж 100 экз. Заказ № .

Полиграфический участок ГПНТБ СО РАН.  
630200, Новосибирск, ул. Восход, 15.