

Министерство культуры Красноярского края
Государственная универсальная научная
библиотека Красноярского края

Отдел редких книг
Отдел развития библиотечного дела



VIII ЮДИНСКИЕ ЧТЕНИЯ

Материалы международной
научно-практической конференции

В двух частях

Часть 2

Красноярск
2015

ББК 78.375.4я43 VIII Юдинские чтения (Красноярск, 13-16 окт.
Ю16 2015 г.) : материалы междунар. науч.-практ. конф.
в 2 ч. Ч. 2 / Гос. универс. науч. б-ка Краснояр. края; [сост.:
Е. В. Бурцева, Т. И. Матвеева]. – Красноярск : ГУНБ
Красноярского края, 2015. – 292 с.

Сборник включает тексты докладов научно-практической конференции «VIII Юдинские чтения» (Красноярск, 13-16 окт. 2015 г.), освещающие вопросы истории книги и книжных коллекций Сибири, книжной культуры и издательского дела, проблемы библиотечного дела, связанные с продвижением книги и чтения среди различных групп населения, формированием и эффективным использованием информационных ресурсов.

Издание адресовано историкам, краоведам, специалистам в области библиотечного, музейного и архивного дела, научным сотрудникам, преподавателям, студентам гуманитарных факультетов.

Научные редакторы:

разделы «Г. В. Юдин и его книжные коллекции. Книжные собрания Сибири», «Книжная культура XIX-XXI веков: отражение времени»:

Бурцева Е. В., заведующий отделом Государственной универсальной научной библиотеки Красноярского края;

Шиндина А. Б., библиотекарь Государственной универсальной научной библиотеки Красноярского края

раздел «Современные проблемы библиотечного дела»:

Матвеева Т. И., заведующий сектором Государственной универсальной научной библиотеки Красноярского края

Составители: Е. В. Бурцева, Т. И. Матвеева

Верстка: С. А. Левентас

Отв. за вып.: А. П. Калугин

ISBN 978-5-906400-05-5

года. Тогда же, осенью 2014 года, драма «Красноярский бунт» как литературно-историческое произведение В. И. Анучина и первый опыт драматургии В. И. Сурикова были введены в научный оборот.

Хочется, чтобы опыта успешного взаимодействия исследователей, библиотек и архивов, с последующим изданием материалов этих исследований было больше. И чтобы изданные книги не выглядели «творческим подвигом», а явились логическим итогом системы взаимодействия триады исследователь – библиотека – издательство. Возможно, даже с продвижением изданного в библиотечную систему страны.

Издательская деятельность Комитета Сибирской железной дороги

Канн Сергей Константинович

Среди задач Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД), издательская деятельность была одной из самых главных. Публикации под эгидой комитета не только предавали гласности результаты проделанной работы по сооружению Великого Сибирского пути, но и создавали условия для подъёма производительных сил Сибири, что входило в прямую компетенцию комитета. Важно и то, что публикации КСЖД превращались в орудие идеологической борьбы на международной арене, где в условиях острого геополитического соперничества перед ними ставились цели способствовать созданию благоприятного информационного фона для продвижения России на восток. В этой обстановке царское правительство руководствовалось весьма прагматическими мотивами извлечь максимальную пользу из проводимых мероприятий, осуществляя их «дёшево, а главное скоро и прочно». Публикации КСЖД привлекали к Сибири общественный интерес, предпринимательскую инициативу, людей и капиталы и, тем самым, повышали эффек-

тивность действий громоздкого чиновничьего аппарата.

После самых первых заседаний КСЖД 26 февраля 1893 г. император разрешил управляющему делами А. Н. Куломзину направлять в редакцию «Правительственного вестника» официальные справки о делах, рассмотренных в комитете¹. В «Отчёте по Комитету за 1893 г.» испрошение высочайшего соизволения мотивировалось «живым интересом», с которым люди во многих странах мира следили за сооружением великого пути. «Напряжённое внимание, с которым общество относится к делу постройки Сибирской дороги, – говорилось в отчёте, – послужило поводом к испрошению всеподданнейшим докладом высочайшего вашего императорского величества соизволения на помещение в «Правительственном Вестнике» сообщений по делам, бывшим в виду Комитета Сибирской железной дороги, с прописанием из журналов комитета того, что по обстоятельствам представляется удобным предавать гласности»². В дальнейшем сообщения о решениях комитета перепечатывались из официального источника в частные по временные издания.

Эта информация, не отягощённая оценочными суждениями, содержала большой фактический материал. Так, в сообщении о XII-м заседании КСЖД, где подводились итоги геологических экспедиций 1893 г., подробно излагались результаты работы трёх горных партий с указанием найденных месторождений угля, железных руд и пр.³. Там же давалась оценка «благонадёжности» залежей, косвенно нацеленная на привлечение предпринимателей, хотя напрямую об этом и не говорилось. Основу публикаций на страницах «Правительственного вестника» составляли материалы, поступавшие из ведомств – в частности, из Горного департамента. Первые записки, как правило, публиковались близко к оригиналу, подвергаясь лишь незначительному редактированию.

В марте 1893 г. министр путей сообщения А. К. Кривошеин утвердил постановление Инженерного совета, согласно которому в официальной части «Журнала МПС» появился новый

отдел – пагинация «Сибирская железная дорога», имевшая сквозную нумерацию страниц в течение всего года. В первых четырёх книжках журнала за 1893 г. (102 страницы, отд. паг.) были размещены материалы с решениями Особого совещания Д. М. Сольского 21.11.1892 г., «Положение о Комитете Сибирской железной дороги», сведения о первых восьми заседаниях КСЖД, записка о внутренних водных путях сообщения Сибири (с. 96) и др. Спустя некоторое время отдельные пагинации «Журнала МПС» о Сибирской дороге были сведены под одну обложку с прибавлением исторического очерка, написанного редактором журнала Н. А. Сытенко⁴. В письме от 15.02.1893 г. гофмейстер Кривошеин сообщил Куломзину, что задачей нового отдела в «Журнале МПС» ставилось освещение хода и успехов сооружения магистрали⁵. 17 мая министр финансов С.Ю. Витте также попросил Куломзина разрешить публикацию решений КСЖД в «Вестнике финансов»⁶.

Вслед за ними права на срочную публикацию положений КСЖД добилась и редакция «Московских ведомостей», за что она – от имени Москвы и москвичей, «ведущих крупную торговлю с Сибирью» и «ближе других городов принимающих к сердцу осуществление величайшего дела нынешнего царствования», – принесла «сердечное спасибо» лично А. Н. Куломзину⁷.

Перепечатки информационных материалов КСЖД приводили все более или менее крупные газеты. Многие издания в своём изложении печатали доклады и записки о естественных богатствах Сибири, о золотом промысле и пр. Однако постепенно вся официальная информация стала подаваться более дозированно, ограничиваясь рамками усиливающейся конфиденциальности.

Сличение данных о практических достоинствах месторождений, об их перспективах и условиях разработки, внесённых в КСЖД, со сведениями, представленными для ознакомления публики, показывает, что ведомственные отчёты содержали значительное количество информации, закрытой

для печати. Если некоторые сведения впоследствии и обнародовались, то с задержкой и в усечённом виде. Перед КСЖД стояла задача ограждать приоритеты казны, обеспечивая её преимущественные права на разработку наиболее выгодных месторождений. Множество противоречивых интересов, сплетавшихся вокруг постройки магистрали (общественных, частных, отечественных и зарубежных), диктовали необходимость ограничения доступа к определённым сведениям.

В самой Сибири начало железнодорожных работ вызвало целую бурю откликов. Газета «Восточное обозрение» из номера в номер давала сообщения «Правительственного вестника», «Нового времени», «Русских ведомостей» и других столичных изданий об утверждённых законоположениях КСЖД, о ходе постройки, организации экспедиций и реакции сибирской общественности на мероприятия правительства⁸. При этом официальные сводки сопровождались острыми комментариями с точки зрения интересов Сибири. Признавая, что с успешным осуществлением предприятий по изучению страны «в Сибири несомненно произойдёт крутой экономический переворот, значение которого, конечно, предвидится правительством», «Восточное обозрение» постоянно ставило вопрос, а насколько сами сибиряки готовы к этому перевороту?⁹

В качестве главных функций издательской деятельности КСЖД можно выделить: 1) отчётную, в рамках которой публике сообщалось об итогах выполненных работ и истраченных средствах; 2) научную, фиксировавшую результаты естественнаучного изучения Сибири; 3) популяризаторскую, пропагандировавшую научно-технические достижения и новые знания о колонизируемой окраине России, а также 4) пропагандистскую – политическую по своей сути – особенно на международной арене.

Основные направления издательской деятельности КСЖД, как и многие другие сферы его занятий, складывались стихийно – по мере разворота работ. В целом, они сформировали два больших пласта публикаций, различающихся по своему уров-

ню, принципиальным качественным характеристикам и не всегда связанные напрямую, в том числе и в сознании читателей, именно с Комитетом Сибирской железной дороги (объяснение этому феномену даётся ниже). Между двумя большими комплексами публикаций разного уровня можно наблюдать небольшую и сильно размытую «переходную» прослойку. Критериями отнесения публикаций к разным уровням можно считать: а) их назначение (информационное, научное или практическое); б) круг лиц, на который ориентировалось издание (специалисты, чиновники или широкая публика); в) оперативность сведений (текущие новости, предварительные или окончательные отчёты); г) качество и глубина информирования (с научной или практической точки зрения).

Публикации более низкого уровня выполняли, в основном, оперативно-сигнальные функции информирования, популяризации, пропаганды и пр., то есть реализовывали текущие, а не долговременные задачи. Эти материалы апеллировали к широкой отечественной и зарубежной публике и обычно не отличались высоким качеством. Временами они могли опускаться до прямого искажения фактов и поспешных обобщений. В этом смысле они, скорее, представляли уровень бытовой, а не научно-практический.

«Верхний» пласт публикаций КСЖД составляли фундаментальные труды и научно-прикладные издания, актуальные до настоящего времени. Прежде всего, они выполняли важные утилитарные функции – научно-практические, экономические, политические, – предназначались чиновникам-управленцам и специалистам. Чаще всего подобного рода издания готовились долго и тщательно, порою много лет, печатались в очень хорошем полиграфическом качестве, имели массу таблиц, иллюстраций и картографического материала. О тщательности подготовки есть свидетельство К. И. Богдановича, писавшего, что за три года геологических исследований в Сибири (1892–1894) он потратил 320 дней на проведение полевых исследований, ещё 180 – на поездки к месту работ

и обратно (эти дни «являются единственным существенным отдыхом, на который имеет право и геолог»), а всё остальное время, то есть 595 дней, заняла разработка и подготовка материалов к печати¹⁰.

В качестве примера солидных научно-прикладных трудов высшего уровня отметим многотомную серию «Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги»¹¹, «Очерк гидротехнических работ в районе Сибирской железной дороги»¹², фундаментальную «Лоцию и физико-географический очерк озера Байкал»¹³, юбилейный сборник к 50-летию ВСО РГО «Фауна Байкала»¹⁴ и ряд других.

Промежуточное положение занимали всякого рода практические и справочные пособия, рассчитанные на широкий круг потребителей – крестьян-переселенцев, предпринимателей, чиновников, путешественников и пр. К их числу относились памятки, публикации в календарях, дорожники и путеводители, а также масса другой литературы, поднятой на гребень издательской волны великой стройкой. Впрочем, в целом, все эти публикации можно без труда распределить по двум выше-названным группам.

К подобному «промежуточному» типу изданий относится и хорошо известный «Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге», который до 1916 г. выдержал четырнадцать изданий¹⁵. Все издания путеводителя были хорошо оформлены, имели массу иллюстраций – именно это их достоинство высоко оценивалось в рецензиях¹⁶. Подготовка и публикация путеводителя началась с высочайшего соизволения Николая II. Министерство путей сообщения, осуществлявшее это издание в рамках собственной сметы расходов, в 1898 г. образовало особую редакцию, которая имела своё делопроизводство и собственные реквизиты. Она размещалась в Петербурге по Надеждинской улице, дом № 7. Редакцию возглавлял Александр Ипполитович Дмитриев-Мамонов (1847–1915) – чиновник МПС, впоследствии получивший потомственный графский титул на основании именного указа императора.

В августе-сентябре 1898 г. Дмитриев-Мамонов проехал по крупным городам Сибири (Томску, Красноярску, Иркутску), обращаясь с просьбой дать ему для издания различные материалы – описания, статистические сведения и фотоснимки, чтобы скопировать их и воспроизвести методом цинкографии¹⁷. Находясь в Томске, 2 сентября 1898 г. Дмитриев-Мамонов обратился в Томский губернский статистический комитет, интересуясь сведениями о следующих пунктах Томского округа: сёлах Судженском, Листвинове [так в письме. – С. К.], Поломошном, Болотинском, Ояшинском, Николаевском посёлке, Кривощёково, Коченево, – то есть о пунктах, расположенных вдоль Сибирской магистрали. На следующий день статкомитет разослал предписания №№ 609–611, обязывавшие Томского, Мариинского и Каинского исправников собрать необходимые данные¹⁸. Ответные письма были получены предположительно в октябре, о чём свидетельствует бумага из Каинска за № 13502 от 10.10.1898 г. К сожалению, самих материалов, впоследствии представленных на страницах путеводителя по Сибирской дороге (в частности, тех, что послужили основой для изложения сведений о Ново-Николаевском посёлке), в Томском архиве не обнаружено.

Путеводители косвенно подталкивали предпринимателей открыть своё дело в Сибири. В издании приводилась информация, добытая геологическими партиями, о наличии в районе магистрали запасов соли, залежей цементного сырья, золотых приисков. Сообщалось, что бассейн реки Ока за станцией Зима «богат месторождениями каменного угля, исследованными горными инженерами Обручевым и Богдановичем. Со стороны предпринимателей, – намекали составители путеводителя, – заслуживают большого внимания находящиеся вблизи залежи квасцово-купоросных земель». Тут же говорилось об известных ломках жернового камня, многочисленных выходах лигнита недалеко от линии железной дороги между станциями Залари и Кутуликом, о залегании огнеупорных глин по берегу р. Белой напротив села Мальта и даже об «обнаруженных ме-

сторождениях нефти» возле станции Суховской в 20 верстах южнее станции Тельма. Мотивируя капиталистов к более решительным действиям, путеводители сообщали о предпринимателях, рискнувших открыть дела в Сибири: «Головинское горно-промышленное товарищество» Перфильева и Драговича взялось за разработку угля возле станции Головинской (2886-я вер. Сибирской ж. д.), компания Потушинского, Швеца и Глотова организовала добычу минерального топлива в 6 верстах от ст. Кутулика, а иркутский купец Перевалов впервые в Сибири еще в 1869 г. открыл фарфорово-фаянсовое производство на Хайтинской фабрике в 9 верстах от станции Половина¹⁹.

В вопросах освоения Сибири «Путеводитель по Сибирской железной дороге» отражал официальную позицию, при этом ведущая роль правительственных усилий явно преувеличивалась. Рецензенты отмечали, что книга «написана исключительно по официальным данным, толково, но сухо». В отношении географических и экономических сведений, писал рецензент, «очерки не представляют собою самостоятельного описания самих составителей книги, но скомпилированы по разным сочинениям других писателей, иногда в значительной степени устарелым и, во всяком случае, написанным сухо, нехудожественно»²⁰. По мнению критиков, в путеводитель перекочевали все недостатки, присущие его источникам – трудный язык, узкоспециальный характер отчётов и пр. В новых переизданиях книги составители постарались избавиться от слабых мест, но, в целом, путеводитель сохранил свой «пёстрый» вид вплоть до самой революции.

Возвращаясь к издательской деятельности Комитета Сибирской железной дороги, отметим, что в силу «Положения» о своём учреждении (статьи 6 и 12)²¹, КСЖД не мог быть непосредственным издателем ни научных, ни прикладных трудов. Именно это обстоятельство способно вводить в заблуждение тех исследователей, которые не замечают прямой связи между публикациями о Сибири и теми задачами, которые ставились

перед Комитетом Сибирской железной дороги. Реально вся исполнительная часть мероприятий возлагалась на соответствующие ведомства, действовавшие под контролем комитета, а к его непосредственному ведению относилось лишь «общее руководство» и «высшее наблюдение» за работами, а также распоряжение суммами, назначенными на вспомогательные предприятия. Такая управленческая конструкция, созданная в рамках самодержавия, позволяла оградить репутацию монарха, стоявшего во главе КСЖД, от негативных эксцессов и возможных злоупотреблений. Вся ответственность за них переносилась исключительно на ведомства. Вместе с тем, эта же конструкция в полной мере позволяла использовать все преимущества единоличной самодержавной власти. Так, например, если издательский проект соответствовал заявленным целям КСЖД, то император своим собственным высочайшим соизволением разрешал отпуск средств из фонда вспомогательных предприятий (ФВП) Сибирской железной дороги. Но основная часть публикаций всё-таки финансировалась по сметам отдельных ведомств, научных и промышленных обществ и частных лиц.

Самостоятельную издательскую деятельность вела канцелярия Комитета министров, где сосредоточилось всё дело-производство КСЖД. За время существования КСЖД канцелярия, руководимая Куломзиним, подготовила и издала в Государственной типографии десятки брошюр и аналитических записок, приуроченных к заседаниям КСЖД и его Подготовительной комиссии (ПК)²². Так, ко Всемирной выставке в Париже 1900 г. канцелярия подготовила брошюру «Великая Сибирская железная дорога»²³, ряд изданий по статистике переселенческого дела, «Очерк колонизации Сибири», а из более ранних изданий экспонировалась брошюра «Положение церковного и школьного строительства в районе Сибирской железной дороги»²⁴.

Финансирование издательской деятельности из ФВП осуществлялось как по прямым сметным назначениям, так и по

статьям «на непредвиденные надобности», а также из остатков сумм по другим статьям сметы. Например, на окончательную обработку материалов и печатание отчетов геологических исследований в районе Сибирской железной дороги из фонда вспомогательных предприятий было ассигновано 4000 р.²⁵ В целом, издательские расходы КСЖД вместе с обработкой и подготовкой материалов не превышали 4–5 % от общей суммы расходов, выделенной на научно-прикладные работы. При этом $\frac{3}{4}$ кредитов направлялось на издания, содействовавшие переселению крестьян, и только $\frac{1}{4}$ на публикацию отчётов о естественнонаучных работах. Как и по всем остальным направлениям деятельности КСЖД, весь процесс утверждения и расходования средств жёстко регламентировался. Надзор за распределением и использованием ассигнований осуществляла не только ПК, но и Министерство финансов во главе с С. Ю. Витте, и ведомство Госконтроля.

Иногда финансирование изданий, подготовленных под эгидой КСЖД, носило крайне запутанный характер. Типичный пример связан с публикацией фундаментального юбилейного труда «Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем», составленного к 10-летию комитета под редакцией Куломзина²⁶. Как и все материалы, напечатанные в столичной Государственной типографии, этот труд был издан на высочайшем уровне корректуры и стиля. Тем не менее, несмотря на серьёзную подготовку и большие затраты, и здесь встречаются опечатки²⁷, находка которых подобна обнаружению золотого самородка где-нибудь в глухой сибирской тайге.

Книга была издана тиражом в одну тысячу экземпляров и, согласно высочайше утверждённого 25.06.1903 г. положения КСЖД, на покрытие расходов было ассигновано 2400 р. из кредита в 100 тыс. р., предназначенного на непредвиденные надобности по § 25 сметы расходов ФВП 1903 г. В эту сумму вошла и публикация нескольких приложений – карт и графиков. Однако курс на широкую пропаганду Великого Сибирского пути потребовал «придания изданию более изящного

вида», вследствие чего оно было украшено портретами «Августейшего Председателя Комитета Сибирской железной дороги» Николая II и «Державного Основателя Сибирского пути» Александра III. Также увеличилось и количество приложений и диаграмм, а текст был «оживлён рядом художественно воспроизведённых фотографических снимков, иллюстрирующих различные моменты осуществления Сибирской железной дороги и её вспомогательных предприятий». Всё это, вместе с ростом расходов на брошюровку и переплёт, сделало книгу дороже больше чем на треть. В конечном счёте смета на издание возросла до 3300 р.

Но и на этом руководители комитета не остановились. Пропагандистское значение усиливалось желанием «озаботиться распространением важнейших сведений об истории постройки и современном положении Великого Сибирского пути среди иностранной публики, живо интересующейся этим мировым сооружением». С высочайшего соизволения предполагалось переиздать исторический очерк в сокращённом виде на французском языке тиражом ещё в одну тысячу экземпляров, воспользовавшись оставшимися клише иллюстраций от русского издания и частью гравировальных камней, которыми печатались карты. Возможные расходы на французское издание проектировались в размере 3 тыс. р.²⁸, включая 700 р. на перевод книги, предложенный «известному знатоку России» профессору Легра.

Все окончательные решения по юбилейному изданию принимались уже непосредственно перед роспуском комитета. В самом последнем 42-м заседании КСЖД в декабре 1903 г. расходы по доассигнованию на русское издание в сумме 900 р. и 3000 р. на французское издание были отнесены на счёт кредита в 100 тыс. р. по § 25 действующей сметы расходов ФВП «на непредвиденные надобности». На тот момент от этого кредита оставались неизрасходованными 58 204 р. Компенсация окончательных затрат по изданию очерка производилась за счёт дохода от продажи книги²⁹.

Важное научное и практическое значение трудов, опубликованных под эгидой КСЖД, выразилось в реальном подъёме производительных сил Сибири. Актуальность многих тщательно подготовленных и великолепно изданных работ сохраняется до настоящего времени, в том числе и как исторических источников по освоению Сибири. Всё это подтверждает обоснованность общей стратегии КСЖД и, в целом, достижение комитетом поставленных целей.

Велико было пропагандистское значение опубликованных материалов. Из них мир узнавал о существовании огромного края за Уралом. Сюда двинулись энергичные предприниматели и капиталы. По мере завершения строительных работ пропагандистские и популяризаторские задачи выходили на первый план всё чаще. Проведение Всемирной выставки в Париже в 1900 г. стало поводом для беспрецедентной попытки «промоутинга» Сибири и Великой Сибирской железной дороги в мировом общественном мнении. Материалы о них КСЖД разместил в крупнейших американских и европейских изданиях и мировых агентствах. Следствием этого явилась резкая активизация общественного интереса к мероприятиям правительства на востоке страны.

Издания Комитета Сибирской железной дороги не только зафиксировали основные результаты и достижения в изучении и освоении Сибири на рубеже XIX–XX вв., но и заложили основы официальной историографии организации правительственных работ, дали целостный обобщающий их очерк.

¹. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1273. Оп. 1. Д. 7. Л. 20 об. Здесь же находится «Проект сообщения в «Правительственном вестнике» о первом заседании Комитета Сибирской железной дороги», подготовленный Куломзинным (Л. 11–16).

². Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1893 год. СПб., 1894. С. 46.

³. О результатах геологических исследований в районе Сибирской железной дороги (по поводу заседания Комитета Сибирской железной дороги 22 декабря 1893 г.) // Правительственный вестник.

1894. 16 янв., № 12. С. 2. Тут же помещалась информация о самом заседании КСЖД, его решениях и плане работ на 1894 г. (С. 3).

⁴ Сибирская железная дорога. СПб., 1893. 439 с., разд. паг. Шифр ГПНТБ СО РАН: 385–С.341.

⁵ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 7. Л. 20 ; Д. 20. Л. 12 об–13.

⁶ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 20. Л. 64–64 об.

⁷ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 20. Л. 166–166 об.

⁸ Комитет Сибирской железной дороги и его мероприятия // Вост. обозрение. 1893. 28 марта, № 13–14. С. 1–3 ; Деятельность Комитета Сибирской железной дороги // Вост. обозрение. 1893. 2 мая, № 18. С. 1–4 ; В Комитете Сибирской железной дороги // Вост. обозрение. 1893. 22 августа, № 34. С. 4–5 ; [12-е заседание Комитета Сибирской железной дороги] // Вост. обозрение. 1894. 18 февраля, № 21. С. 2 и др.

⁹ В ожидании экономического переворота // Вост. обозрение. 1893. 25 апр., № 17. С. 1.

¹⁰ Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. СПб., 1896. Вып. 2. С. 10.

¹¹ Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги = Explorations géologiques et minières le long du Chemin de fer de Sibirie. Вып. 1–32 = Livraison I–XXXII. СПб., 1896–1914. Всего было издано 33 книжки – 17 монографий и 16 сборников (в их составе – 55 статей). Общее количество текста достигло 6 тыс. страниц. Иллюстративный материал серии содержал 121 вкладку, 115 карт, планов и схем, 30 таблиц, 160 рисунков и 150 фотографий.

¹² Очерк гидротехнических работ в районе Сибирской железной дороги по обводнению переселенческих участков в Ишимской степи и осушению болот в Барабе. 1895–1904 / сост. И. И. Жилинским при участии В. Ф. Выевского, И. П. Кравцова, Ф. Н. Ширяева и др. ; Главное управление землеустройства и земледелия, Отдел земельных улучшений. СПб., 1907. 837 с., 1 вкл. л. табл.

¹³ Лоция и физико-географический очерк озера Байкал / под ред. Ф. К. Дриженко. СПб.: Изд. Главного гидрографического управления, 1908. 476 с., 74 л. ил. и карт. : ил.

¹⁴ Юбилейный сборник. Фауна Байкала: (результаты Зоологической экспедиции 1900–1901 г., снаряжённой под руководством профессора Университета Св. Владимира А. А. Коротнева). Вып. 1 / под ред. А. Коротнева. Киев: Тип. Кульженко, 1901. 81 с., 3 л. ил., карт. : 69

ил. (Пятидесятилетие Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. 1851–1901).

¹⁵ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. От Петрограда до Владивостока / под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. 14-е изд. Пг., 1916. 550 с. : ил.

¹⁶ Пл. К. [Рецензия на кн.: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900] // Русское экономическое обозрение. 1900. № 6. С. 206.

¹⁷ Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 234. Оп. 1. Д. 313. Л. 16–17; Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 293. Оп. 1. Д. 163. Л. 61–62.

¹⁸ ГАТО. Ф. 234. Оп. 1. Д. 313. Л. 16 об–20.

¹⁹ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901/1902. СПб.; М., 1902. С. 207–209.

²⁰ Пл. К. [Рецензия на кн.: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900] // Русское экономическое обозрение. 1900. № 6. С. 206.

²¹ Свод законов Российской империи. Том 1. Ч. 2 : Свод учреждений государственных. Кн. 3: Учреждение Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1892. С. 2–3 (отд. паг.) ; Материалы Комитета Сибирской железной дороги: в 28 томах (МКСЖД) / экземпляр Российской государственной библиотеки. СПб., 1893. Т. 1. Л. 9 об.–10, 13–14.

²² О торговле Китая с Россией / сост. канцелярией Комитета министров для приложения к одному из докладов в Комитет Сибирской ж. д. [Хабаровск, 1894]. 14 с. (Прил. к № 12 «Приамурских ведомостей» за 1894 г.) ; О торговле Японии с Россией [Хабаровск, 1894]. 8 с. (Прил. к № 8 «Приамурских ведомостей» за 1894 г.) ; Положение народного образования в районе Сибирской ж. д. СПб., 1895. 144 с. ; Обзор законоположений по переселенческому вопросу с 1861 по 1895 г. СПб., 1898. 54 с. ; По вопросу о поземельном устройстве в районе Сибирской ж. д. некоторых отставных и бессрочно-отпускных нижних чинов. СПб., 1898. 29 с. ; Почтовое дело в районе Сибирской ж. д. СПб., 1898. 38 с. и др.

²³ Великая Сибирская железная дорога. СПб.: Канцелярия Комитета министров, 1900. 17 с., 1 л. портр. : карт. на обл. ; То же: СПб., 1901. 16 с., 2 л. карт., портр.

²⁴ МКСЖД. СПб., 1901. Т. 22. Л. 633 об, 634 об.

²⁵ РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 63. Л. 16 об.

²⁶. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем: исторический очерк (к 10-летию Комитета Сибирской ж. д., 1893–1903) : с 2 фототип., 32 автотип., 2 карт., 6 диагр., профилями пути и графиками / под гл. ред. статс-секр. Куломзина. СПб.: Гос. тип., 1903. 475 с., 27 л. ил., карт., диагр.

²⁷. Например, на странице 384 написано: «Верхняя Ангара исследована на 300 вёрст от её устья и оказалась суходною [выделено нами. – С. К.] на всём этом протяжении».

²⁸. В смету вошёл расход в 800 р. на печатание текста в Париже, 550 р. – на приготовление карт и картограмм, 500 р. – на портреты и иллюстрации и 450 р. – на остальные расходы.

²⁹. МКСЖД. СПб., 1904. Т. 27. Л. 1680–1680 об.

Музыкальная культура Красноярска конца XIX века (на материале редких изданий нотно-музыкального фонда и фонда дореволюционной периодики)

Квашнина Юлия Валерьевна

Конец XIX в. в истории культурной жизни Красноярска – период интересный и в некотором роде уникальный. От ситуации относительного затишья начала века, мало насыщенного культурными событиями, осуществлен своего рода скачок в активное культурное поле. Это связано с рядом факторов. Прежде всего, экономическим: освоение Московского тракта, развитие золотодобывающей промышленности и как следствие потребность богатого купечества в повышении своего культурного уровня, духовной составляющей которого становится распространение меценатства. Появление железнодорожного сообщения (1895 год – прибытие первого поезда по Транссибу), связавшего Красноярск с европейской частью России. И с фактором «политическим» – приезд в Красноярск хорошо образованных ссыльных поселенцев, внесших огромный вклад в образование и культуру города. Кроме того, становление куль-