

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ  
НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Гуманитарный факультет

Кафедра истории России

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ СИБИРИ XX ВЕКА

Межвузовский сборник научных трудов

• Выпуск 8

Новосибирск  
2008

УДК 047.06+947.07

ББК ТЗ(2)7

**Вопросы истории Сибири XX века:** Межвуз. сб. науч. тр. / Отв. ред. М. В. Шиловский / Новосиб. гос. ун-т. Новосибирск, 2008. Вып. 8. 205 с.

ISBN 978-5-94356-656-1

В сборник включены статьи, анализирующие различные аспекты социально-экономического и политического развития Сибири в XIX-XX вв. Источниковую базу большинства из них составляют документы и материалы, впервые вводимые в научный оборот.

Предназначена для историков, преподавателей, аспирантов, студентов и всех интересующихся региональной историей.

Редакционная коллегия:

д-р ист. наук, проф. М. В. Шиловский (отв. редактор),  
д-р ист. наук, доц. В. Г. Кокоулин (зам. отв. редактора),  
А. Р. Рахматуллина (отв. секретарь)

ISBN 978-5-94356-656-1

О Новосибирский государственный  
университет, 2008

## Содержание

<i>Съемищиков Е. А.</i> Влияние окружной (уездной) администрации в Сибири на деятельность хозяйствующих субъектов во второй половине XIX – начале XX в. ....	3
<i>Канн С. К. С. Ю.</i> Витте и создание Комитета Сибирской железной дороги. ....	13
<i>Шиловский М. В.</i> Историография сибирского областничества с момента оформления движения в конце 1850-х гг. до февраля 1917 г. ....	22
<i>Ноздрин Г. А.</i> Историография социал-демократического движения в Сибири в начале XX века. ....	36
<i>Кокоулин В. Г., Рахматуллина А. Р.</i> Томская мусульманская община: страницы истории. ....	51
<i>Штырбул А. А.</i> Первые дни белого Омска (июнь 1918 г.). ....	73
<i>Куценко Г. В.</i> Две судьбы: А. В. Колчак и А. В. Тимирева. ....	80
<i>Рябцева И. А.</i> Воспроизводство населения Западной Сибири в 1920-1930-е гг. ....	ПО
<i>Семенов Е. Ф.</i> Партийное декретирование и идейно-политический контроль прессы: к вопросу историографии темы (1945-1964 гг.). ....	118
<i>Борзенков А. Г.</i> Научная работа кафедры истории России Новосибирского государственного университета (1962-2007 гг.). ....	141
<i>Карпунина И. Б.</i> Крестьянские (фермерские) хозяйства Западной Сибири в 1990-е гг. ....	159
<i>Мелентьева А. П.</i> Роль хозяйств населения в развитии аграрного сектора Западной Сибири в 1990-е гг. ....	175
<i>Шиловский М. В.</i> Безумная история Гражданской войны в России (Рецензия на книгу: Веллер М., Буровский А. Гражданская история безумной войны. М.: АСТ, 2007. 640 с.). ....	188
Сведения об авторах. ....	203

Научное издание

**ВОПРОСЫ ИСТОРИИ СИБИРИ XX ВЕКА**  
Межвузовский сборник научных трудов  
Выпуск 8

Ответственный редактор  
М. В. Шиловский

Редактор Е. П. Войтенко

Подписано в печать 22.09.2008 г.  
Формат 60х84 1/16. Офсетная печать.  
Уч.-изд. л. 12,8. Усл.-печ. л. 11,9. Тираж 100 экз.

Заказ № **384**

Редакционно-издательский центр ИГУ.  
630090, Новосибирск-90, ул. Пирогова, 2.

## Сведения об авторах

*А. Г. Борзенков* - д-р ист. наук, проф. кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*С. К. Канн* - науч. сотр. ГПНТБ СО РАН

*И. Б. Карпунина* - канд. ист. наук, ст. науч. сотр. Института истории СО РАН

*В. Г. Кokoулин* - д-р ист. наук, доц. кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*Г. В. Куценко* - канд. ист. наук, доц. кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*А. П. Мелентьева* - канд. ист. наук, ст. науч. сотр. Института истории СО РАН

*Г. А. Ноздрин* - д-р ист. наук, ст. науч. сотр. Института истории СО РАН

*А. Р. Рахматуллина* - ст. лаборант кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*И. А. Рябцева* - канд. ист. наук, доц. кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*Е. Ф. Семенов* - канд. ист. наук, доц. кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*Е. А. Съемщиков* - канд. ист. наук, доц. Сибирской государственной геодезической академии

*М. В. Шиловский* - д-р ист. наук, проф. кафедры истории России Новосибирского государственного университета

*А. А. Штырбул* - д-р ист. наук, проф. кафедры истории, политологии и социологии Омского государственного педагогического университета

17. *Организация самоуправления в Тобольской губернии (вторая половина XIX - начало XX века): Сборник документов. Тюмень, 1995. С. 199-201.*

18. *История общественного самоуправления в Сибири... С. 30.*

**С. К. Канн**

**С. Ю. Витте и создание Комитета  
Сибирской железной дороги**

**УДК 947.081/.083**

«Дорельсовая» эпоха в Сибири закончилась весной 1891 г., когда был объявлен рескрипт Александра III, а прибывший во Владивосток наследник-цесаревич, встреченный «неописуемым ликованием и восторгом, как нигде в России» [1], положил начало постройки «Великого Сибирского пути». Стратегическая оторванность Дальнего Востока и Забайкалья от остальной России была истинной причиной «пробуждения» правительства, но в рескрипте это основание скрывалось за словами о «душевном стремлении» монарха «облегчить сношения Сибири с прочими частями империи и тем явить сему краю, близкому сердцу, живейшее попечение государя о мирном его преуспевании» [2]. Подлинным автором текста был А. Н. Куломзин, первоначально выразивший мысль об отчужденности окраин фразой: «Сибири, отдаленной от столицы, но близкой сердцу». Слова «отдаленной от столицы» не понравились редакторам рескрипта, и их вычеркнули. В остальном же К. П. Победоносцев, обычно готовивший подобные документы, «сочинением Куломзина остался доволен» [3]. В нем постройка дороги объявлялась «истинно народным делом».

Тем не менее, торжественная церемония во Владивостоке стала актом скорее политическим, чем практическим. Денег на продолжение работ не было, сановники тянули время, препирались между собой и плели интриги. Министр финансов И. А. Вышнеградский саботировал выделение средств, считая, что чем дальше на восток, тем более обременительны для казны любые железные дороги. Министр госимуществ М. Н. Островский предлагал строить лишь то,

от чего «возможно ожидать несомненной пользы». Председатель департамента государственной экономии Государственного совета (ДГЭ ГС) А. А. Абаз в своих длинных и «красивых» речах упрекал военное ведомство в нерешительности, советуя ему определиться с первоочередными нуждами [4]. Глава МВД И. Н. Дурново «старался со всеми ладить», а госконтролер Т. И. Филиппов «занимался различными вопросами, не имеющими никакого отношения к тем делам, которые ему были поручены», и пользовался репутацией «большой дряни», менявшей свои мнения, как перчатки, — сегодня одного убеждения держится, а завтра другого [5]. Именно эти люди должны были вершить судьбу «истинно народного дела».

Но больше всех доставалось Министерству путей сообщения (МПС), которое обвиняли во всех возможных грехах. «Вообще все там делается ненормально и дико, - писала А. В. Богданович по следам еще не забытой катастрофы царского поезда в Борках. - Много таких диких дорог на совести покойного Министерства путей сообщения с Саловым и Посьетом во главе» [6]. Новый министр путей сообщения А. Я. Гюббенет в меру своих сил пытался бороться с Вышнеградским, но за четыре с половиной года смог отстоять казенную постройку лишь 460 верст рельсовых путей [7]. После этого он заболел и был отправлен в отставку. Когда вековая мечта о Сибирской железной дороге вновь погрязла в неопределенности, Александр III принял рискованное решение назначить на пост управляющего МПС С. Ю. Витте, продирав его тем самым вверх по служебной лестнице, а взамен потребовал от него скорейшего осуществления проекта Великого Сибирского пути.

С приходом Витте медлительность правительства «сменилась лихорадочной поспешностью» [8]. В. Н. Ламздорф, обыгрывая значение слова «Vite» (скорый, проворный), записал в день назначения: «Посмотрим, удачным ли окажется быстрый (vite) выбор и будем ли мы двигаться быстрее?» [9]. Несмотря на разговоры о «темном прошлом» нового главы МПС, все единодушно сходились на том, что «он умен и железнодорожное дело знает» [10]. Однако оценки первых шагов министра были далеко не так однозначны, хотя Витте предпочитал не замечать негативных отзывов. По свидетельству генералыши Богданович, Куломзин назвал Витте «таким самодуром, что совестно признать, что у нас такой министр» [11]. Неизвестно, дошла ли эта оценка до Витте, но любые слова для него

всегда мало значили, вызывая «полное презрение», - «лишь бы дело было сделано» [12]. Весь свой «пафос деятельности» Витте направил на то, чтобы утвердиться в высших эшелонах власти и разрушить праздное безделье чиновников.

Американский историк С. Маркс назвал наступивший с приходом Витте этап кадровых перестановок в правительстве «мобилизацией министров» [13]. В борьбе с бюрократией Витте не стеснялся в средствах и занимал «своими» людьми важнейшие государственные посты. Скандал с Абазой, желавшим извлечь выгоду из знания государственных секретов, был представлен царю в необходимом свете, после чего на освободившееся место председателя ДГЭ ГС был назначен «интеллигентный», но «нерешительный» Д. М. Сольский [14]. Консервативный Островский был заменен безвольным и «слабым» А. С. Ермоловым. Наконец, Витте удалось сместить Вышнеградского, распространив слухи о его психическом расстройстве [15]. После того как 30 августа 1892 г. Витте занял пост министра финансов, планы Сибирской железной дороги стали обретать реальные очертания.

По глубокому убеждению самого Минфина, эта дорога была «предприятием государственным в широком смысле слова» и с этой точки зрения должна была быть признана «задачей первостепенного значения, разрешение которой обеспечит государству величайшие выгоды» [16]. Во главе постройки следовало поставить властный орган, наделенный особыми полномочиями. Неимоверное честолюбие подтолкнуло Витте заявить, что именно он был автором идеи создания Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) [17]. Однако В. Ф. Борзунов подверг сомнению это утверждение, обратив внимание на совпадение ключевых «инициатив» Витте с замыслами его предшественников по МПС. «Сопоставляя доклад и записку Витте с материалами Гюббенета, - пишет Борзунов, - приходим к выводу об их полной идентичности» [18]. Действительно, есть доказательства, что еще в начале 1891 г. Гюббенет проектировал целый ряд вопросов, включая меры по оживлению производительных сил Сибири и созданию специального центрального органа для заведования казенными работами (представление в Комитет министров № 3254 от 4.02.1891) [19].

Витте не мог не знать и о деятельности Комитета устройства железной Петербурго-Московской дороги, учрежденном за полвека

до закладки Сибирской магистрали. Известно, что в ноябре 1894 г. министр финансов пытался придать рельсовому пути от Самары до Владивостока наименование Великой Александровской железной дороги, ссылаясь на прецедент присвоения Петербурго-Московской дороге имени Николаевской [20]. Заявляя о своем приоритете, Витте умалчивал о том, что многие идеи, которые он пытался «приватизировать», не только были исторически predetermined, но и активно обсуждались в верхах - буквально «витали в воздухе». Так, С. Маркс обращает внимание на запись в дневнике Половцова от 18 февраля 1892 г., где передано содержание беседы госсекретаря с великим князем Владимиром Александровичем. В ответ на замечание Половцова о том, что было бы целесообразно учредить специальный комитет во главе с наследником престола для постройки Сибирской дороги, брат царя высказал мысль, что «это было бы весьма кстати, потому что цесаревич тяготится бездействием» [21].

Вместе с тем, на наш взгляд, неприемлемо и полное растворение заслуг Витте среди деяний множества лиц, как это прослеживается у В. Ф. Борзунова [22]. Несомненным достижением министра было активное обобщение накопленного опыта дискуссий и перевод их в область практических действий. С огромной энергией, которой нельзя не удивляться, он продвигал эти идеи в жизнь, добиваясь их эффективного осуществления. Уже его современники признавали, что Витте «являлся убежденным сторонником идеи о неотложности сооружения Сибирской магистрали» и ускорил постройку путем «приискания потребных для сего средств» [23]. Гигантский труд по обобщению идей, формированию планов и практическому их воплощению позволяет говорить о безусловно выдающейся роли С. Ю. Витте в реализации уникального Транссибирского проекта.

Формирование КСЖД в конце 1892 - начале 1893 г. происходило в условиях скрытой бюрократической борьбы за влияние в новом управленческом органе. Витте собирался включить в его состав министров внутренних дел, госимуществ, финансов, путей сообщения и госконтролера [24]. Небольшое число участников вполне соответствовало целям руководства «экономической и технической сторонами сооружения». Однако отсутствие в составе комитета представителей военного блока ограничивало их влияние на решение стратегических и геополитических вопросов. Спустя неделю Сольский

сообщил, что императору «благоугодно было все милостивейше указать» на включение в состав комитета военного министра и управляющего морским ведомством. По всеподданнейшему докладу Витте 18 декабря 1892 г. последовало соизволение расширить число членов КСЖД [25]. По мнению С. Маркса, ссылающегося на работу У. Фуллера, этот эпизод был «незначительной неудачей» Витте в противостоянии военным кругам [26]. Однако, на наш взгляд, подобный ход событий был обусловлен не столько злонамеренностью Витте, сколько быстрой эволюцией его воззрений на функции и задачи КСЖД. Намеченная им система вспомогательных предприятий не могла обойтись без топографических, геодезических, гидрографических работ, изучения Северного морского пути и ряда других мероприятий, входивших в компетенцию военного и морского ведомств.

О «чрезвычайно счастливой» мысли Витте предложить наследника на пост председателя КСЖД, создав «гарантию осуществления Великого Сибирского пути в сравнительно незначительный срок», написано уже немало. Рескрипт 14.01.1893 и поручение «привести дело мира и просветительной задачи России на Востоке к концу» [27] Николай принял близко к сердцу и всего через несколько заседаний вполне «овладел положением председателя». Он «очень недурно» председательствовал и «всегда знал те дела, которые в комитете обсуждались» [28]. По словам В. И. Гурко, после путешествия по Сибири цесаревич «почувствовал себя пионером» на Востоке, где до него не бывал «ни один русский император, ни до, ни после воцарения» [29]. В этом заключалась главная причина его увлеченности азиатскими делами. После восшествия Николая II на престол Н. Х. Бунге спросил у него, кому следует поручить руководство в КСЖД, и услышал в ответ: «Это дело так меня интересует, что я желаю сам остаться председателем» [30]. Таким образом, значение комитета еще больше укрепилось, а важнейшие дела разрешались в несколько недель.

Гурко не прав, когда утверждает, что наследник-цесаревич был «почетным главой» КСЖД. Хотя, по свидетельству Куломзина, в делах комитета Николай и разбирался «всегда с посторонней помощью» [31], но его информированность о мельчайших деталях заседаний, осведомленные высказывания по разным, в том числе и железнодорожным, вопросам отразились в большом количестве ис-

точников [32]. Другое дело, что государственные заботы никогда не становились для него «непосильным бременем», о чем своевременно заботились Куломзин и Бунге [33]. Дела никогда не заслоняли для него «маленьких семейных радостей». После доклада Куломзина Николай мог разглядывать проекты устройства комнат в Зимнем дворце, кататься на санях, пить чай, а после заседания КСЖД - выбирать образцы мебели и материи для квартиры или рассматривать свои японские, китайские и индийские вещи [34]. После одного из заседаний комитета Николай с раздражением записал в дневник, что оно затянулось на два часа с четвертью «благодаря разным лишним разговорам» [35].

По замыслу Витте, на первое время «опекуном» молодого председателя КСЖД должен был стать Н. Х. Бунге, который 15.01.1893 занял пост вице-председателя комитета [36]. Его авторитет как ученого и государственного деятеля был чрезвычайно велик. Хотя его часто упрекали, «что он не был практиком - но у него была такая экономическая эрудиция, - писал Куломзин, - такое знание экономических условий жизни народов, что многое он понимал мысленными очами» [37]. В первые два года деятельности КСЖД огромный опыт этого сановника играл неоценимую роль в формировании программы и поддержании внутреннего равновесия сил, а по мнению Б. В. Ананьича, Бунге «практически руководил работой Комитета» [38]. Именно он настоял на том, чтобы заведывание делами КСЖД было возложено на Куломзина. Если бы Витте смог провести на эту должность близкого себе П. М. Романова, то комитет мог попасть под полный контроль министра финансов.

Разрабатывая конкретный механизм управления, Витте исходил из главного фактора всех мероприятий - *до предела сжатого времени*. Он в корне изменил растянутую процедуру, сложившуюся еще в конце 1850-х гг., когда все дела, касавшиеся сооружения новых железных дорог, разрешались на заседаниях Комитета министров, а для решения вопросов о расходовании сумм Государственного казначейства привлекался ДГЭ ГС (с 10.12.1883) [39]. Пробный опыт рассмотрения дел, связанных с казенными гарантиями, субсидиями и другими пособиями казны в *Соединенных присутствиях* Комитета министров и ДГЭ ГС, предпринятый в качестве эксперимента с 11.12.1891, Витте распространил на КСЖД. По вопросу о направлении железных дорог новый порядок был введен высочай-

шим повелением на 2-м заседании 16.02.1893 при обсуждении направления среднесибирской линии, а по вопросу об ассигнованиях - высочайшим повелением от 26.04.1893 при рассмотрении кредитов западносибирского и I среднесибирского участков [40]. Вопросы вспомогательных предприятий, вплоть до 22-го заседания 8.03.1895, продолжали рассматриваться исключительно в простых (несоединенных) присутствиях КСЖД.

Более десяти лет С. Ю. Витте выполнял роль подлинного «мотора» КСЖД, но его предельный эгоцентризм не мог не задевать самолюбия других членов комитета. Своими безоглядными, ни с кем не считавшимися действиями он настроил против себя не только слабовольного императора, подверженного воздействию придворного окружения, но и массу влиятельных лиц, способных быть его союзниками. Куломзин, высоко ценивший заслуги Сергея Юльевича, с обидой писал, что «у него было всегда на первом плане затирать чужие работы и других лиц, кроме себя», что Витте «не терпел никакой сторонней инициативы» и «наносил уколы моему самолюбию», отзываясь с пренебрежением о справках канцелярии Комитета министров [41]. Создав фактически личное «государство в государстве», министр финансов связал судьбу Сибирской железной дороги со своей собственной судьбой. Поэтому его отставка 16.08.1903 означала постепенную потерю работоспособности КСЖД, а затем окончательное свертывание его занятий [42].

Этот итог оставил нереализованными многие планы. По мнению Куломзина, в сферу деятельности КСЖД могло бы войти обсуждение всей торговой политики России на Востоке, как и «начертание общих принципов отношений наших к сопредельным державам». Но компетенцию комитета всячески ограничивали «прямыми его задачами», не давая инициативы не только во внешних делах, но и «в деле обновления административного и бытового строя Сибири». В этом обстоятельстве Куломзин усматривал «фальшь» истинного положения КСЖД. «Витте оберегал свое влияние в делах Востока от какого-либо вмешательства Комитета, - писал Куломзин. - Существо тогдашнего нашего строя неизбежно совпадает с "самодержавием" министров» [43]. После смерти Александра III Витте использовал свое влияние на молодого царя, проводя собственные идеи «помимо всяких коллегиальных учреждений». Пока это был Витте, «настоящий деятель», это было сравнительно «безвредно».



Но когда Николай II дал ход делам, предлагавшимся «случайными людьми» и «всякими прожектерами», - заключал Куломзин, - это имело глубоко печальные для страны последствия» [44].

1. *Правит*, вестн. 1891. № 109. С. 2; *Кейзерлинг А.* Воспоминания о русской службе. М., 2001. С. 128.
2. *РГИА*. Ф. 560. Оп. 27. Д. 3. Л. 62об.
3. *Богданович А. В.* Три последних самодержца. Дневник. М., 1990. С. 152.
4. *РГИА*. Ф. 265. Оп. 2. Д. 642. Л. 14 об.
5. *Витте С. Ю.* Воспоминания. Т. 1 (1849-1894). М., 1960. С. 303, 309; *Богданович А. В.* Указ. соч. С. 171.
6. *Богданович А. В.* Указ. соч. С. 119.
7. *Краткий* отчет о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг. СПб., 1914. С. 80, 81.
8. *Борзунов В. Ф.* История создания Транссибирской железнодорожной магистрали в XIX - начале XX в.: Дис. ... д-ра ист. наук. Томск, 1972. Т. 1. Л. 644.
9. *Ламздорф В. Н.* Дневник. 1891-1892. М.; Л., 1934. С. 279.
10. *Богданович А. В.* Указ. соч. С. 171.
11. *Там же*. С. 177.
12. *Тарле Е. В.* Граф С. Ю. Витте. Опыт характеристики внешней политики. Л., 1927. С. 3.
13. *Marks S. G.* Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850-1917. L., 1991. P. 133-135.
14. *Витте С. Ю.* Указ. соч. С. 215-222, 230-241, 534-536; *Богданович А. В.* Указ. соч. С. 187; *Marks S. G.* Road to Power. P. 134, 135.
15. *Витте С. Ю.* Указ. соч. С. 283-290, 539-542.
16. *РГИА*. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 1. Л. 22; *Пролог* русско-японской войны: материалы из архива графа С. Ю. Витте. Пг., 1916. С. 10.
17. *Витте С. Ю.* Указ. соч. С. 434.
18. *Борзунов В. Ф.* Архивные материалы по истории строительства Сибирской железной дороги 1880-1905 гг. // Исторический архив. 1960. № 5. С. 199; *Он же*. История создания... Л. 513, 515.

19. *Гюббенет А. Я.* Отчет о деятельности Министерства путей сообщения по осуществлению Сибирской железной дороги. СПб., 1896. С. 22, 23.

20. *Витте С. Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1. Кн. 2, ч. 1. М., 2004. С. 247-251, 617, 618.

21. *Половцов А. А.* Дневник государственного секретаря. Т. 2. 1887-1892 гг. М., 1966. С. 424; *Marks S. G.* Road to Power. P., 136. Ref. 82.

22. *Борзунов В. Ф.* История создания... Л. 516-519.

23. *Саблер С. В., Сосновский И. В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903. С. 111.

24. *РГИА*. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 1. Л. 94, 94об; Ф. 560. Оп. 27. Д. 3. Л. 13об; Д. 4. Л. 38 об.

25. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3-е (ПСЗРИ-Ш), 1892, Т. 12, № 9174; *РГИА*. Ф. 560. Оп. 27. Д. 1. Л. 22.

26. *Fuller W. C, Jr.* Civil-Military Conflict in Imperial Russia: 1881-1914. Princeton, 1985; *Marks S. G.* Road to Power. P. 135. Ref. 79.

27. *Материалы КСЖД* / экземпляр Российской государственной библиотеки (МКСЖД). 1893. Т. 1. Л. 8 об.

28. *Витте С. Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 1. С. 435, 436, 440, 441.

29. *Гурко В. И.* Царь и царица. Париж: Возрождение, 1927. С. 18-21; *Gurko V. I.* Features & Figures of the Past: Government and Opinion in the Reign of Nicholas II. Stanford, 1939. P. 256-259.

30. *Половцов А. А.* Из дневника // Красный архив. 1934. Т. 6 (67). С. 174 (запись от 13.11.1894); *РГВИА*. Ф. 400. Оп. 24. Д. 1164. Л. 221 (записка Н. Х. Бунге - П. С. Ванновскому №977 от 3.11.1894).

31. *Ремнев А. В.* Самодержавие и Сибирь. Административная политика второй половины XIX - начала XX века. Омск, 1997. С. 178.

32. См., напр.: *Богданович А. В.* Указ. соч. С. 220; *Мосолов А. А.* При дворе последнего императора. СПб., 1992. С. 75-77, 80; *Ольденбург С. С.* Царствование Императора Николая II. М., 1992. С. 36; *Тальберг Н. Д.* Русская быль: Очерки истории Императорской России. М., 2001. С. 606-608; *Marks S. G.* Road to Power. P. 139. Ref. 91.

33. Ремнев А. В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX - первой трети XX в. Томск, 1994. С. 43.

34. Дневники императора Николая II. М., 1991. С. 51 (записи от 29-30.11 и 1.12.1894).

35. Там же. С. 68 (запись от 8.03.1895).

36. ПСЗРИ-III, 1893. Т. 13, № 9248; МКСЖД, 1893. Т. 1, Л. 8 об.

37. ОР РГБ. Ф. 178. М. 9803. Д. 8. Л. 41 об.

38. Ананьин Б. В. Россия на пороге XX столетия. Самодержавие Николая II. Реформы С. Ю. Витте // Власть и реформы: От самодержавной к Советской России. М, 2006. С. 370.

39. Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801-1917. СПб., 2000. Т. 1. С. 63, 65-66.

40. Саблер С. В., Сосновский И. В. Указ. соч. С. 132 и примеч. 2.

41. ОР РГБ. Ф. 178. М. 9803. Д. 7. Л. 5 об, 8.

42. Marks S. G. Road to Power. L., 1991. P. 139, 140; Izvolskii A. P. Recollections of a foreign minister (Memoirs of Alexander Iswolsky). N. Y., 1921. P. 112, 113.

43. ОРРГБ. Ф. 178. М. 9803. Д. 7. Л. 7 об., 8.

44. Там же. Л. 54 об.

**М. В. Шиловский**

**Историография сибирского областничества  
с момента оформления движения в конце 1850-х гг.  
до февраля 1917 г.**

**УДК 947.081/.083**

Историография сибирского областничества в целом производит двойственное впечатление. С одной стороны, имеется многочисленная и разнообразная исследовательская литература. Практически в каждом значимом сочинении по истории Сибири второй половины XIX - начала XX в. анализируются взгляды и отношение сторонников движения к различным вопросам местной жизни. Соответствующее отражение областническая проблематика нашла в обобщающих историографических работах Н. В. Блинова, Л. М. Го-

рюшкина, Н. А. Миненко, В. Г. Мирзоева, М. Б. Шейнфельда [1]. Существенный вклад в разработку истории движения, биографии его лидеров внесли представители смежных гуманитарных наук - географы, краеведы, экономисты, этнографы, журналисты, литературоведы и т. д.

Необходимо иметь в виду, что большая часть специалистов, касавшихся областнической проблематики, специально ею не занималась и свои представления об этом сложном и многослойном явлении общественно-политической и культурной жизни региона формировало или на основе отдельных публикаций областников, пусть даже фундаментальных, не учитывая времени их появления и произвольно распространяя содержащиеся в них выводы и характеристики на всю историю областничества, или заимствуя у предшественников эти выводы и положения сообразно собственным вкусам.

Интерес к истории областничества возник в первую очередь среди самих сторонников движения и их союзников. Определенное место в их творческом наследии занимают очерки-некрологи, посвященные обзору жизненного пути сибиряков, внесших определенный вклад в формирование идеологии и практики областничества. Значительное количество публикаций касалось биографии рано умершего (1894 г.) Н. М. Ядринцева [2]. Большинство работ, посвященных Г. Н. Потанину, были приурочены к его 80-летию юбилею, широко и торжественно отмечавшемуся осенью 1915 г. [3]. Они носили панегирический характер, и лишь в статье А. В. Адрианова [4] содержалась попытка показать роль юбиляра на всех этапах истории областничества, его заслуги как политического наставника Н. М. Ядринцева. Очерковый характер носили публикации, посвященные другим видным сторонникам анализируемого движения: А. П. Шапову, М. В. Загоскину и Н. И. Наумову [5].

Первые попытки осмыслить отдельные этапы областнической истории предпринимаются Г. Н. Потаниным в публицистических статьях начала XX в. [6]. Они являются ценным источником, но в то же время содержат сведения по предшествующим этапам деятельности сторонников рассматриваемого движения. В частности, по его мнению, на протяжении всей истории областничества оно имело исключительно культурнический и либеральный характер. Обратили внимание современники на участие его сторонников в кампании за введение земства в Сибири и попытку создания Сибирского об-