ISSN 2411-7609

DOI: 10.17117/na.2015.07

http://ucom.ru/doc/na.2015.07.pdf

Научный альманах

N 7 (*9*) · 2015

Science Almanac

ISSN 2411-7609

9 772411 760903

UCOM

http://ucom.ru/na

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

DOI: 10.17117/na.2015.07.1206 http://ucom.ru/doc/na.2015.07.1206.pdf
Поступило в редакцию: 20.07.2015

Канн С.К.
Эволюция структуры и деятельности Комитета Сибирской железной дороги

Kann S.K.
Evolution of the structure and activities of the Committee of the Siberian Railroad

В статье анализируется эволюция структуры и управленческой деятельности Комитета Сибирской железной дороги по реализации проекта сооружения Транссибирской железнодорожной магистрали и осуществлению вспомогательных предприятий с 1892 по 1905 г.

Ключевые слова: *сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали, Комитет Сибирской железной дороги, эволюция структуры и управленческой деятельности*

The evolution of the structure and management of the Committee of the Siberian Railroad in the implementation of the Trans-Siberian railway project and its auxiliary enterprises between 1892 and 1905 are analyzed in the paper

Key words: *Trans-Siberian railway construction, Committee of the Siberian Railroad, evolution of the structure and management*

Канн Сергей Константинович
Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник
Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирского отделения Российской Академии наук
г. Новосибирск, ул. Восход, 15

Kann Sergey Konstantinovich
Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher
State Public Scientific Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences
Novosibirsk, Voskhod st., 15

Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД) – один из высших комитетов Российской империи, созданный в конце 1892 г. для руководства комплексным национальным и инфраструктурным проектом по сооружению Транссибирской магистрали и осуществлению вспомогательных предприятий (ВП). Уникальный характер этого законосовещательного органа отмечают многие историки [5, с. 80; 37, с. 41; 40, с. 13-14; 7, с. 16]. Деятельность КСЖД трудно уложить в рамки «регионального» или «узкоспециального» назначения. Его нельзя считать только лишь органом по управлению Сибирью, так же как и мировую транзитную магистраль, связавшую разные части света, неправильно считать исключительно «региональным» путём сообщения.

Сооружение Транссиба в конце XIX – начале XX в. решало множество задач. На западе Российской империи КСЖД предпринимал меры по уменьшению крестьянского малоземелья и аграрно-промышленному развитию района Пермь-Котласской железной дороги (Пермской, Вятской, Костромской, Воло-

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

годской и Ярославской губ.), руководил созданием грузо-пассажирского выхода к европейским портам. На востоке – занимался вопросами обороны границ и продвигал экспансию русского империализма в Маньчжурию и Китай. Широкий круг общегосударственных вопросов, поднятых в Комитете, включал увеличение золотодобычи, укрепление бюджета и денежного обращения, выравнивание уровня администрирования в разных частях страны, модернизацию системы уголовных наказаний, развитие почты, телеграфа, коммерческого пароходства и транзитной торговли, делового туризма и пр.

Высшая степень полномочий КСЖД, по словам С.Ю. Витте, заключалась в том, что «решения сибирского комитета имели значение законов» [2, с.436-437]. Гарантией ускоренного решения вопросов постройки и осуществления ВП было главенство в КСЖД императора. В условиях жёсткого геополитического противостояния мировых держав Россия двинулась по пути расширения своей «эффективной национальной территории» далеко на восток [10]. Особенности этого имперского курса, имевшего положительные и отрицательные черты, глубоко проанализированы в монографии А.В. Ремнёва [38, с.317-357].

Уже при создании КСЖД в Особом совещании под председательством Д.М. Сольского 21.11.1892 г. констатировалось, что «особые условия, в коих должна строиться, а затем и эксплуатироваться Сибирская линия, не только оправдывают намеченную С.Ю. Витте систему вспомогательных предприятий, но и обязывают правительство приложить всевозможные усилия и заботы к тому, чтобы осуществление названных предприятий обставлено было наиболее благоприятным образом как в отношении денежной стороны дела, так и в отношении порядка утверждения соответственных расходов и плана правительственных действий». По мнению министров, на обязанности КСЖД должно было лежать «обсуждение всех вопросов по части вспомогательных предприятий, в тех случаях, когда разрешение этих вопросов требовало предварительного соглашения заинтересованных ведомств» [35, л.9-9об; 36, л.34об-35]. Особое совещание поручило комитету самостоятельно разработать положение о своём учреждении [23, т.12, № 9140; 42, ст.2; 14, т.1, л.8-8об].

Именно руководство вспомогательными предприятиями и устранение межведомственных противоречий изначально считалось главным приоритетом в деятельности КСЖД [35, л.10-10об; 36, л.35об-36; 20, с.3-4]. Благодаря этому всё дело получало «возможность развиваться с тою быстротою, которая соответствовала его первостепенному государственному значению». По словам авторов исторического очерка к юбилею КСЖД, вся предыдущая история Сибирской железной дороги до создания Комитета, представляла «как бы ряд подготовительных действий» [39, с.123].

Исходя из главной цели руководства «экономической и технической сторонами сооружения», С.Ю. Витте поначалу предложил включить в состав КСЖД министров внутренних дел, государственных имуществ, финансов, путей сообщения и госконтролёра [35, л.13об; 36, л.38об; 29, л.94-94об]. Желание сделать комитет компактным рабочим органом, не перегруженным дискуссиями, устраивало и Александра III, но отсутствие в его составе представителей военного блока противоречило военно-стратегическим целям постройки. Через не-

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

делю в Гатчине по всеподданнейшему докладу С.Ю. Витте 18.12.1892 г. последовало высочайшее соизволение на расширение состава КСЖД за счёт руководителей военного и морского ведомств [23, т.12, № 9174; 42, ст.3]. С.Г. Маркс назвал этот эпизод «незначительной неудачей» С.Ю. Витте в противостоянии с военными [51, с.135], но по нашему мнению, правильнее говорить о быстрой эволюции взглядов минфина на задачи КСЖД и ВП. В компетенцию комитета были включены вопросы, решение которых всецело зависело от названных ведомств – топографические и геодезические работы, гидрографические исследования и пр.

Процесс формирования КСЖД сопровождался вязкой бюрократической борьбой, в ходе которой Витте столкнулся с консервативным и угодливым И.Н. Дурново, проталкивавшим «своих» людей. Например, А.К. Кривошеин за своё назначение на пост министра путей сообщения, по информации Куломзина, заплатил Дурново 100 тыс. р. [24, с.460; 1, с.155-156, 162]. Председателем КСЖД мог быть назначен А.А. Абаза, ставленник Дурново, но Витте оказался проворнее и предложил царю кандидатуру молодого цесаревича, при котором Н.Х. Бунге был бы вице-председателем. Эта просчитанная «хитрость» возымела действие. По словам Куломзина, Н.Х. Бунге «не был практиком – но у него была такая экономическая эрудиция, такое знание экономических условий жизни народов, что многое он понимал мысленными очами» [18, л.41об]. Впоследствии Витте не раз заявлял, что его комбинация гарантировала завершение Великого Сибирского пути [2, с.434-437; 51, с.131, 135-136].

В первые годы «добродушный старец» Бунге играл неоценимую роль в поддержании внутреннего равновесия сил и утверждении принципов КСЖД, а по мнению Б.В. Ананьича, Бунге «практически руководил работой Комитета» [12, с.21; 4, с.370]. Именно он настоял на том, чтобы А.Н. Куломзин возглавил управление делами КСЖД. Согласование докладов Куломзина с Бунге готовило решения, «наиболее соответствующие обстоятельствам дела» [4, с.42]. Вместе с тем, оба сановника выступали в качестве противовеса усиливающемуся влиянию Витте, продвигавшего к управлению делами КСЖД директора своей канцелярии П.М. Романова. После смерти Бунге 3 июня 1895 г. сложившийся баланс сил был нарушен и это стало одним из факторов роста внутренних противоречий и кризисных явлений в деятельности Комитета.

По словам С.Г. Маркса, назначение цесаревича председателем КСЖД было «самой важной и судьбоносной манипуляцией Витте» [51, с.135]. Однако, пишет Маркс, факты опровергают утверждение Витте, что именно он был автором идеи. В дневнике Половцова есть запись от 18.02.1892 г., в которой говорится о беседе с великим князем Владимиром Александровичем. Брат царя высказал предположение о желательности назначения наследника главой комитета по постройке Сибирской дороги, потому как «цесаревич тяготится бездействием» [51, с.136; 24, с.424]. Маркс полагает, что Витте преднамеренно втёрся в доверие к юному Николаю, воспользовавшись его увлечением «ориентализмом» [51, с.136, 138-139]. Этот взгляд находит подтверждение и у В.И. Гурко, писавшего о том, что цесаревич «чувствовал себя пионером» на востоке, где до

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

него не бывал «ни один русский император, ни до, ни после воцарения» [6, с.18-21].

Так или иначе, высочайший рескрипт от 14 января 1893 г., призвавший наследника «привести дело мира и просветительной задачи России на Востоке к концу» [27, с.17], Николай принял «близко к сердцу». Уже через несколько заседаний он «овладел положением председателя», вёл заседания, по словам Витте, «очень недурно», внимательно относился к своим обязанностям и «всегда знал те дела, которые в Комитете обсуждались» [2, с. 435-436, 440-441]. Гурко полагал, что Николай был «почётным главой», мало вникавшим в дела комитета, но Маркс пишет, что это несправедливо, и с этим мнением нельзя не согласиться. Наследник прекрасно знал картографию, военную геодезию, хорошо разбирался в морских вопросах и железнодорожном деле, о чём сохранилась масса свидетельств [1, с.213; 15, с.75-77, 80; 16, с.36; 44, с.606-608]. А.Ф. Гирс вспоминал, как на одном из обедов в Преображенском полку, куда Николай приехал вместе с Куломзиным рассказать о постройке Сибирской железной дороги, цесаревич потряс всех «детальными знаниями этого сложного, требующего специальной подготовки, большого государственного дела» [43, с. 202].

Вместе с тем, Куломзин утверждал, что в делах Комитета наследник всегда разбирался с посторонней помощью [33, л.3]. Судя по дневникам Николая, роль главы КСЖД, действительно, не поглощала его без остатка. После доклада Куломзина он мог разглядывать проекты устройства комнат в Зимнем дворце или кататься в санях, а после заседаний – выбирать образцы мебели для квартиры или осматривать свои японские и китайские вещи [8, с.51]. После ежегодного собрания в Академии наук Николай записал, что оно было «не занимательное», а об одном из заседаний КСЖД с раздражением отметил, что оно затянулось на два часа с четвертью, «благодаря разным лишним разговорам» [8, с.56, 68]. Бунге и Куломзин видели свою задачу в том, чтобы освободить государя от «непосильного бремени» управления [32, л.15].

После восшествия на престол, Николай оставил за собой главенство в Комитете. Отвечая на вопрос Бунге, кому следует передать руководство, он заявил: «Это дело так меня интересует, что я желаю сам остаться председателем» [25, с.174; 28, л.221]. Таким образом, Витте оказался прав в своих расчётах. В условиях неограниченной монархии любое постановление и даже мнение КСЖД становилось законом. Затянутые вопросы разрешались в несколько недель, в том числе и те, которые требовали проведения через Госсовет (ГС). В тех районах Сибири, где существовала пёстрая картина отношений собственности (Алтай, Забайкалье, Степные области) высший статус КСЖД и покровительство императора помогали получить льготный доступ к ресурсам (строительным и лесным материалам, запасам сырья и топлива), организовать разведку полезных ископаемых, вести межевые работы. В «медвежьих углах» Сибири высшее покровительство ограждало экспедиции от недоброжелательности местного населения и эксцессов бюрократии. В результате проект получал дополнительные стимулы для ускоренного развития. Чиновниками овладело «чувство, что Око Царево неусыпно и с живым интересом следит за успехом

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

предприятия», где они «удесятеряли усердие в осуществлении задачи, необъятной по благим своим для Отечества последствиям» [21, с.4].

Статус и задачи Комитета, очерченные в его «Положении» [40, с.72-74], рассматривались в первом же заседании КСЖД 10.02.1893 г. и были утверждены царём 24 февраля. Проект разрабатывался сразу в 2-х канцеляриях – минфина и Комитета министров (КМ). Помимо девяти членов КСЖД (ст. 1 «Положения»), к занятиям допускались приглашённые лица соответствующего статуса и ранга (ст. 2). Делопроизводство находилось в руках управляющего КМ (ст. 5), а сам порядок ведения дел был заимствован в учреждении этого комитета (ст. 16). При необходимости допускалось создание специальных подкомиссий при КСЖД (ст. 13). Все дела вносились по представлениям министров (ст. 14), поступая непосредственно к управляющему (ст. 15).

Ключевое значение имела статья № 12 (в проекте – № 11), определявшая степень полномочий КСЖД и отсутствие у него исполнительной власти. Все решения комитета приводились в действие подведомственными министрами [29, л.109; 35, л.66об-67]. Аналогичный порядок существовал и в КМ [49, с.841]. В черновом проекте «Положения о КСЖД», хранящемся в Сибирском столе общей канцелярии министерства финансов [35, л.63-67], есть отсылки к соответствующим статьям учреждения КМ. Очевидная схожесть учреждений позволила А.В. Ремнёву охарактеризовать КСЖД как «вспомогательное при Комитете министров учреждение, с родственными составом и компетенцией» [3, с.210]. Такая формулировка, однако, не учитывает главенствующую роль императора в общей конструкции КСЖД. На наш взгляд, правильнее говорить о временном, а не вспомогательном характере комитета. После завершения проекта Сибирской железной дороги те функции, которые были ранее изъяты из ведения комитета министров в пользу КСЖД, возвращались обратно в КМ.

На эту особенность учреждения КСЖД обращал внимание известный исследователь государственного права профессор В.В. Ивановский. Он писал, что «удовлетворение каких-либо временно возникающих [выделено нами. – С.К.] потребностей государственной жизни не вызывает обыкновенно образования самостоятельных учреждений; дело ограничивается в таких случаях по большей части образованием каких-либо дополнительных органов в составе уже существующих учреждений». Но масштаб нового дела не позволил возложить постройку Сибирской дороги на «какую-либо комиссию или какой-либо комитет в составе министерства путей сообщения», а, в виде исключения, создать «особое, самостоятельное и ни от одного министерства независимое учреждение» [11, с.531-533]. Правда, учёный ошибочно полагал, что со временем большинство функций КСЖД отойдёт к МПС.

Сравнение черновика с утверждённым текстом «Положения о КСЖД» показывает, что авторы проекта видоизменили традиционную процедуру утверждения направления железнодорожных участков в Комитете министров (ст. 26 Учреждения КМ) и финансирования постройки через Госсовет (ст. 23 Учреждения ГС). Первоначальный проект предусматривал, что все решения КСЖД будут представляться на высочайшее усмотрение через эти учреждения [35, л.10об, 65об; 36, л.36]. Но на заседании 10 февраля Бунге, а за ним и Витте

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

предложили установить «особый порядок», соответствующий «значению Комитета в ряду высших правительственных установлений» [39, с.131]. Члены комитета единогласно постановили включить в ст. 7 «Положения» требование утверждать направление участков и ассигнования на них через Соединённое присутствие КСЖД и подлежащих департаментов Госсовета, тогда как раньше прохождение подобных законов замедлялось рассмотрением их в общем собрании Госсовета. По вопросу о направлении новый порядок был введён при утверждении Средне-Сибирского участка 16.02.1893 г., а по ассигнованиям – при рассмотрении кредитов Западно-Сибирского и I-го Средне-Сибирского участка 26.05.1893 г. Вопросы ВП вплоть до 22-го заседания 8.03.1895 г. рассматривались в простых (не соединённых) присутствиях КСЖД.

За 11 лет с 10.02.1893 г. по 17.12.1903 г. состоялось всего 42 заседания комитета и только четверть из них прошла в узком кругу 10 членов КСЖД (все они имели место в 1893–1894 гг.). 31 заседание прошло в форме Соединённых присутствий, которые после воцарения Николая II стали постоянными.

Во 2-м заседании 16.02.1893 г. Бунге и Куломзин попробовали привлечь в соединённые присутствия ещё и членов КМ и, тем самым, «сохранить за существующими государственными учреждениями их влияние на дела». Но заседание получилось слишком многолюдным – 27 человек, из которых 18 членов КСЖД и КМ, 7 – департамента государственной экономии Госсовета (ДГЭ ГС) и двое приглашённых. На будущее прагматик Витте выступил решительно против проведения подобных малопродуктивных собраний, за что в мемуарах Куломзина получил обвинения в «нахальстве» и игнорировании «устойчивости наших государственных учреждений» [31, л.16-17].

Неудачный опыт заставил изменить 2-ю статью «Положения о КСЖД» и дополнить её указанием на предоставление права голоса только членам ГС, министрам, главноуправляющим или их заместителям. С весны 1893 г. само приглашение лиц более низкого ранга стало осуществляться через специально учреждённую Подготовительную комиссию (ПК) при КСЖД. Новая редакция 7-й статьи исключила возможность привлечения членов КМ для рассмотрения вопросов о направлении участков, а формально разрешённого приглашения членов департамента законов ГС удавалось избежать, придав решениям КСЖД «характер законов местных и временных», не затрагивавших законодательных основ империи. Таким образом, по словам Куломзина, можно было уклониться от приглашения главы департамента законов М.Н. Островского, известного своим резко консервативным взглядом на переселения [31, л.11-12].

Основное предназначение КСЖД заключалось в высшем покровительстве мероприятиям и организационно-законодательном обеспечении координации ведомств. В 6-й статье «Положения» названы непосредственные задачи КСЖД: 1) высший надзор и наблюдение за работами, 2) согласование усилий ведомств и 3) руководство вспомогательными предприятиями путём распоряжения суммами, на них назначенными.

На практике осуществление надзора достигалось требованием к главам ведомств регулярно доставлять необходимые сведения о ходе работ и расходах. На заседании 10.02.1893 г. Бунге предложил, чтобы члены КСЖД пользо-

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

вались правом командирования лиц, которые бы, «не вмешиваясь в распорядительные действия местных исполнителей», могли собирать сведения о ходе постройки, успехах землеотводных мероприятий и др., необходимые для принятия оперативных решений [14, т.1, л.9об-10]. Например, после отчёта инженера Н.Е. Ададурова по его поездке в Сибирь комитет 10.11.1893 г. принял решение о сокращении сроков сооружения первой очереди на два года и проведении подъездной ветви к Байкалу [34, л.3-15, 17-19об; 14, т.3, л.132-135, 140-142об]. Министр путей сообщения М.И. Хилков за период с 1895 по 1903 г. совершил семь инспекционных поездок вдоль магистрали [39, с.150].

Указание на то, что КСЖД выполняет лишь «общее руководительство» и, «не касаясь до исполнительных распоряжений, имеет высшее наблюдение за работами, объединяя деятельность ведомств», вызывалось желанием Бунге снять с имени наследника престола ответственность за вполне вероятные злоупотребления при постройке. Поэтому Комитет освободили от всех исполнительных функций, сохранив надзорные [31, л.12]. Вместе с тем, принципиальное назначение КСЖД по руководству вспомогательными предприятиями подчёркивалось в трёх из четырёх подпунктов ст. 6. В проекте «Положения» называлась цель ВП – «облегчение постройки и содействие заселению и промышленному развитию прилегающих к дороге местностей» [35, л.64об], – но в окончательном варианте эту формулировку убрали.

Последний подпункт ст. 6 о распоряжении суммами на ВП дополняла ст. 8, пояснявшая, что положения КСЖД по этим вопросам «представляются на высочайшее утверждение непосредственно» [40, с.73]. Здесь же присутствовало важнейшее условие, что отпускаемые суммы должны «включаться в роспись». Подчёркнутое внимание канцелярии к этому уточнению, которого не было в предварительном проекте [35, л.65об-66], позволяет говорить о твёрдом намерении Куломзина, за которым стоял Бунге, поставить заслон своеволию ведомств. Финансовая реформа 1862 г. наделила Госроспись силой закона, а новые правила счетоводства и отчётности гарантировали использование кредитов по прямому назначению с возвратом неизрасходованных остатков в общие ресурсы казначейства. Включение расходов на ВП отдельной строкой в Госроспись повышало личную ответственность руководителей ведомств за эффективность использования ассигнований.

Эволюция КСЖД, в силу особенностей его статуса и организации, была тесно связана с эволюцией самого монархического строя. В первые два года, предшествовавшие кончине Александра III (до 20.10.1894 г.) заседания проводились почти ежемесячно и прерывались только на летние каникулы. Небольшая повестка каждого заседания складывалась из дел 4-х направлений: 1) общих (административных, финансовых); 2) по постройке дороги и её эксплуатации; 3) по переселению и 4) по естественнонаучным вопросам, связанным с изучением Сибири и подъёмом её производительных сил.

В начальный период деятельности (1893–1894) происходило становление организационных и финансовых основ Комитета. Ведомства стремились определить форму своего участия в программе работ, занять определённое место в общей «иерархии», выбить «свою» долю ассигнований. Наследник, увле-

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

чённый ролью председателя, прислушивался к мнению сановников из «александровского» окружения. Назовём черты, характерные для данного подготовительного этапа: 1) шло формирование главных принципов и направлений деятельности КСЖД, вырабатывались подходы к организации и финансированию; 2) планирование носило детальный характер; 3) укреплялось взаимодействие ведомств, научных обществ и частных лиц; 4) научные экспедиции под эгидой Комитета опирались на хозяйственный опыт местных жителей – старожилов и знатоков Сибири, несмотря на то, что часть из них скептически относилась к мероприятиям центральной власти. Основной массив дел, решённых в КСЖД в этот период, касался постройки магистрали.

Основной этап в деятельности Комитета начался в 1895–1896 гг. и продолжался вплоть до 1905 г. Он отличался высокой результативностью работ, так как опирался на потенциал, накопленный в предыдущие годы. При небольших затратах возросла отдача от вложений. По мере завершения строительных работ и сдачи участков в эксплуатацию внимание КСЖД всё больше переключалось на переселенческую деятельность. С 26-го заседания 6.03.1896 г. количество переселенческих вопросов в повестке заседаний неуклонно возрастало. В последние четыре года (1900–1903) были приняты решения по 40% всех переселенческих вопросов, рассмотренных в Комитете за весь период его существования (99 дел из 248).

Особенности основного этапа заключались в том, что: 1) при организации мероприятий использовались уточнённые нормативы, исходившие из опыта выполненных работ; 2) ведущую роль в планировании, согласовании усилий и распределении кредитов играла Подготовительная комиссия; 3) становившиеся всё более редкими заседания Комитета превращались в мероприятия по формальному утверждению заранее заготовленных решений; 4) на первый план выдвинулись вопросы заселения придорожных территорий, в связи с чем главные приоритеты научной и прикладной деятельности сосредоточились на проведении гидротехнических и дорожных работ, изучении таёжных и степных пространств, создании опытных полей, пасек и пр.; 5) традиционные бюрократические процедуры всё чаще демонстрировали неспособность справиться с нарастающим объёмом задач, а взаимодействие ведомств, налаженное в предыдущие годы, стало быстро деградировать и разваливаться. Усиление кризисных явлений в деятельности КСЖД привело к его роспуску и окончанию Транссибирского проекта.

С весны 1895 г., после воцарения Николая II, порядок заседаний КСЖД резко изменился. Теперь они проводились только в форме Соединённых присутствий с ДГЭ ГС в загородных резиденциях (16 заседаний в Царском селе, Петергофе и Гатчине) и лишь в январе перебирались в Зимний дворец (4 заседания). Число заседаний быстро сокращалось, вплоть до единственного заседания в 1898 г., а количество дел, наоборот, возрастало (в 3-х заседаниях 1899 г. было рассмотрено 109 вопросов). Рабочий сезон начинался осенью – с началом административного года. В декабре принимались главные финансовые решения на следующий год, а в июне подводились итоги [2, с.216]. Летом, когда

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

наступало «глухое каникулярное время» [16, с.138], заседания не проводились ни разу.

Из года в год усиливалась бюрократическая составляющая в деятельности КСЖД. Основную работу вела ПК и канцелярии ведомств, а царедворцы, «избранные для занятия делами государственными», по словам Половцова, занимались «завершением в высших инстанциях канцелярского производства текущих дел» [26, с.122]. Нарастание чисто бюрократических методов управления подтверждает и официальный отчёт КСЖД за 1893–1897 годы. За указанный период 38% входящей переписки (2885 бумаг из 7654) и 41% исходящих документов (3633 из 8881) приходится на 1897 год [22, с.83].

Начиная с 1898 г., заседания приобрели своеобразную периодичность – в чётные годы проводилось одно летнее заседание с небольшой повесткой (20–25 дел по постройке и переселению), а в нечётные – три заседания по всем направлениям деятельности, включая и естественнонаучное изучение Сибири. Проблематика научно-прикладных работ быстро теряла свою актуальность и оттеснялась на периферию повестки дня. На первый план выходили срочные меры по завершению постройки и запуску магистрали в эксплуатацию, а также переселенческая деятельность. После апреля 1898 г. не менее 28 вопросов было посвящено вопросам внешней экспансии – проведению Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Это примерно столько же, сколько всем остальным участкам Сибирской магистрали, вместе взятым.

Кризисные явления не замедлили сказаться на составе КСЖД, который стал подвергаться быстрой ротации. Чиновники «александровского призыва» (Воронцов-Дашков, Гирс, Делянов, Дурново, Чихачёв), имевшие богатый жизненный опыт и научные заслуги, стали заменяться людьми «приятными для сердца» Николая II, но весьма посредственными (Авелан, Кобеко, Лобко, Марков, Сабуров, Тыртов, Череванский и др.). Талантливого начальника Главштаба Н.Н. Обручева, много сделавшего для осуществления Сибирской дороги, отстранили от занятий комитета ещё в ноябре 1896 г. Внутренняя структура КСЖД постепенно расшатывалась и ослабевала, а единство действий нарушалось. «В Петербурге, – пишет Половцов в дневнике 11.06.1899 г., – междоусобная война лиц, именуемых почему-то министрами, достигает громадных размеров» [26, с.121].

Всё более неустойчивым становилось положение и самого С.Ю. Витте. Он нажил себе серьёзных врагов в лице министров юстиции и внутренних дел Н.В. Муравьёва и В.К. Плеве, постаравшихся, чтобы минфин, в конце концов, был отправлен в отставку [2, с.324-326; 12, с.28; 51, с.135; 52, с.157, 162, 167, 201]. Из-за своего тяжёлого характера Витте растерял многих союзников, таких как Куломзин, который обижался, что у Витте «было всегда на первом плане затирать чужие работы и других лиц, кроме себя», что он «не терпел никакой сторонней инициативы» и «наносил уколы чужому самолюбию», пренебрежительно отзываясь о справках Куломзина [17, л.5об, 8].

В 30-м заседании КСЖД 10.12.1897 г. Витте обвинил строителей дороги, в первую очередь управление Средне-Сибирского участка, в значительном перерасходе строительных кредитов. Но, по словам Куломзина, именно Витте вы-

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

нудил «излишне доверившегося» ему начальника участка Н.П. Меженинова «показать» проектную стоимость линии «возможно ниже». Когда же вслед за этим выяснилась «ложность всей сознательно принятой в самом начале системы преуменьшать стоимость дороги» [17, л.26-26об; 19, л.4-5, 6об-7], Витте стал раз за разом «возбуждать в Комитете новые и новые на Меженинова нарекания», что, по мнению того же Куломзина, свело талантливого инженера в могилу до срока.

Ещё одно «обвинение» состояло в том, что Витте, несмотря на большое количество возражений, «продавил» замену Кругобайкальской дороги паромной переправой через Байкал [34, л.17об-18об; 17, л.10-10об; 45, с.34-35]. Зимнее «неудобство» коммуникаций Витте предполагал устранить прокладкой узкоколейки по льду озера. «Мы видели, как это оказалось легко в страшную зиму 1903–1904 года», – отозвался Куломзин об этой авантюре [17, л.10, 26об-27]. Он с раздражением писал о манере министра финансов «играть цифрами», о многочисленных просчётах в оценке стоимости Пермь-Котласской дороги и определении размера вывозной хлебной торговли [17, л. 43об]. Вместе с тем, видимо, и самому А.Н. Куломзину не мешало бы взять на себя часть вины за происходящее, так как он принимал непосредственное участие в формировании всей системы отношений внутри Комитета.

Предельная централизация власти, ориентированная на самодержавие и кулуарное принятие решений узкой группой лиц, делала всё управление крайне уязвимым для субъективных влияний. Упрекая Витте во всевозможных грехах, Куломзин сам постоянно опирался на тот же механизм, благодаря чему от него, по словам известного публициста Легра, «зависело аграрное будущее огромной колонии» [41, с.136, 153]. Все просчёты и неудачи он мог бы с полным правом отнести и на свой счёт.

В отличие от А.Н. Куломзина, большую часть времени находившегося за кулисами публичной политики, Витте был у всех на виду, поэтому ухудшение его положения было объяснимо. «Положение Витте шаткое, – отмечала Богданович в 1899 г., – ему всё приходится балансировать, всем министрам он хочет угодить» [1, с.225]. Создав, фактически, собственное «государство в государстве», Витте связал судьбу Сибирской дороги со своей собственной судьбой. Поэтому его отставка с поста минфина 16.08.1903 г., фактически, означала потерю работоспособности КСЖД и последующее свёртывание его занятий [51, с.139-140; 50, с.112-113]. В заключительном заседании КСЖД 17.12.1903 г. Витте принимал участие уже по особому повелению императора, а новому министру финансов Э.Д. Плеске вообще не довелось включиться в деятельность Комитета. После начала русско-японской войны и вплоть до своего роспуска 15.12.1905 г. комитет находился в состоянии глубокой «комы» или, иначе говоря, «в недеятельном состоянии».

Тем не менее, к концу 1905 г. Комитет формально выполнил свою главную задачу – было построено 5628 вёрст магистрали, которые, согласно всеподданнейшего доклада Куломзина, обошлись казне в 390 634 318 р. [29, л. 136 об] Осенью 1905 г. закончилось сооружение Кругобайкальского участка и вторых путей магистрали. МПС сосредоточило в своём ведении все дела по экс-

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

плуатации дороги, а все дела по переселению взяло на себя Переселенческое управление МВД. После высочайшего повеления 20 января 1904 г. вопросы переселения «получили нормальное течение» и больше в комитет не вносились. Все необходимые кредиты проводились общеустановленным порядком через Госсовет [14, т.28, л.72; 30, л.4]. С учётом всех этих факторов, а также принципов реформирования высшей власти, объявленных в манифесте 17 октября 1905 г., Куломзин подготовил доклад, предлагавший упразднить КСЖД с 1.01.1906 г., устранив особый порядок ведения дел по Сибирской железной дороге [30, л.9-10]. Николай II дал своё согласие и после длинного доклада Витте, выслушанного накануне, 15.12.1905 г. подписал именной высочайший указ Сенату [8, с.293; 29, л.146; 23, т.25, № 27044].

В заключение следует отметить, что в наше время историки всё чаще обращаются к замыслам царского правительства по модернизации восточных окраин [9; 46; 47; 48]. Замыслов, к сожалению, незавершённых из-за целого ряда обстоятельств. Сибирь могла бы выглядеть совершенно иначе, если бы всё намеченное на рубеже XIX – XX вв. воплотилось на практике. По-другому выглядела бы производственная инфраструктура восточных регионов, демографическая ситуация, качество жизни, уровень человеческого потенциала. Исторические реалии оказались совсем не такими блестящими, как предполагалось [13, с.296]. Но, тем не менее, остаётся надежда, что уникальный исторический опыт по реализации крупных государственных проектов всё-таки будет востребован.

Список литературы:

1. Богданович А.В. Три последних самодержца: дневник. М.; Л.: Френкель, 1924. 563 с.
2. Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1: 1849–1894. М.: Соцэкгиз, 1960. 636 с.
3. Акишин М.О., Ремнёв А.В. Власть в Сибири: XVI – начало XX в. Новосибирск, 2005. 695 с.
4. Власть и реформы: от самодержавной к Советской России. М., 2006. 733 с.
5. Горюшкин Л.М. Материалы фонда Комитета Сибирской железной дороги как исторический источник для изучения проблемы освоения Сибири в кон. XIX – нач. XX вв. // Исторический опыт освоения Сибири. Вып. 1. Новосибирск, 1986. С. 78–81.
6. Гурко В.И. Царь и царица. Paris: Возрождение, 1927. 123 с.
7. Дамешек Л.М., Дамешек И.Л. Особые комитеты как органы управления окраинами империи (на материалах Азиатской России XIX в.) // Известия Иркутского государственного университета. Серия «История». 2011. № 1(1). С. 8–24.
8. Шацилло К.Ф. Дневники императора Николая II. М., 1991. 736 с.
9. Зиновьев В.П. Особенности становления индустриального общества в Сибири в XIX – нач. XX вв. // Проблемы истории, историографии и источниковедения России XIII–XX вв. Томск, 2003. С. 35–48.
10. Зубков К.И. Геополитические детерминанты развития в XVI – начале XX века // Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике. XVI – XX века. М., 2004. С. 54–78.
11. Ивановский В.В. Русское государственное право. Т. 1. Ч. 1. Казань, 1896. 544 с.
12. Кризис самодержавия в России. 1895–1917. Л.: Наука, 1984. 664 с.
13. Ламин В.А., Тимошенко А.И. Заключение // Сибирь: проекты XX века (начинания и реальность). Новосибирск, 2002. С. 296–300.
14. Материалы Комитета Сибирской железной дороги (МКСЖД). СПб., 1893–1904. Т. 1–28.
15. Мосолов А.А. При дворе последнего императора. СПб.: Наука, 1992. 262 с.
16. Ольденбург С.С. Царствование Императора Николая II. М.: Терра, 1992. 641 с.
17. ОР РГБ. Ф. 178. М. 9803. Д. 7.
18. ОР РГБ. Ф. 178. М. 9803. Д. 8.
19. ОР РГБ. Ф. 178. М. 9803. Д. 9.
20. Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1893 г. СПб., 1894. 59 с.

· http://ucom.ru/na · ISSN 2411-7609 ·

21. Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1895 г. СПб., 1896. 74 с.
22. Отчёт по Комитету Сибирской ж. д. за 1893–1897 гг. СПб., 1897. 86 с.
23. Полное собрание законов Российской империи. (ПСЗРИ–III).
24. Половцов А.А. Дневник государственного секретаря. Т. 2. 1887–1892 гг. М.: Наука, 1966. 578 с.
25. Половцов А.А. Из дневника (1894 г.) // Красный архив. 1934. Т. 6(67). С. 168–186.
26. Половцов А.А. Из дневника (1895–1900 гг.) // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 110–132.
27. Пролог русско-японской войны: материалы из архива графа С.Ю. Витте / с предисл. и под ред. Б.Б. Глинского. Пг.: Брокгауз–Ефрон, 1916. 360 с.
28. РГВИА. Ф. 400. Оп. 24. Д. 1164.
29. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 1.
30. РГИА. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 125.
31. РГИА. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 186.
32. РГИА. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 195.
33. РГИА. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 196.
34. РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 3.
35. РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 3.
36. РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 4.
37. Ремнёв А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX – первой трети XX в. Томск: Том. гос. ун-т, 1994. С. 41–49.
38. Ремнёв А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004. 550 с.
39. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. СПб.: Гос. тип., 1903. 475 с.
40. Шиловский М.В. и др. Сибирские переселения. Вып. 2: Комитет Сибирской железной дороги как организатор переселений. Новосибирск, 2006. 263 с.
41. Дамешек Л.М., Ремнёв А.В. Сибирь в составе Российской империи. М.: Новое лит. обозрение, 2007. 362 с.
42. Собрание узаконений и распоряжений правительства Российской Империи. 1893. 1 января.
43. Тальберг Н.Д. Очерки истории Императорской России от Николая I до Царя-Мученика. М.: Лит. учёба, 1995. 239 с.
44. Тальберг Н.Д. Русская быль: очерки истории Императорской России. М.: Правило веры, 2001. 1023 с.
45. Титов В.А. Особое мнение по поводу установления приёмов изготовления более пригодного для производства стальных рельсов металла для Сибирской дороги. Берлин: Тип. П. Станкевича, 1899. 57 с.
46. Шиловский М.В. Основные направления политики правительства по отношению к Сибири во 2-й пол. XIX – нач. XX в. // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII – XX вв. Новосибирск, 2003. С. 35–44.
47. Шиловский М.В. Роль государства в развитии производительных сил Сибири во 2-й пол. XIX – нач. XX в.: к постановке проблемы // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – нач. XX в. Новосибирск, 2007. С. 15–25.
48. Шиловский М.В. Сибирь и Россия: основные аспекты взаимоотношений в XVII – нач. XX в. // Сибирь в геополитическом пространстве XXI в. Новосибирск, 1998. С. 195–212.
49. Яновский А.Е. Комитет министров // Энциклопедический словарь Брокгауза – Ефрона. 1895. Т. 15а. С. 838–841.
50. Izvol'skii A.P. Recollections of a Foreign Minister: Memoirs of Alexander Iswolsky. New York: Doubleday, Page & Co., 1921. 318 p.
51. Marks S.G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. London: I.B. Tauris, 1991. 261 p.
52. Von Laue T.H. Sergei Witte and the industrialization of Russia. N.Y.: Columbia Univ. Press, 1963. 360 p.

© 2015, *Канн С.К.*
Эволюция структуры и деятельности Комитета Сибирской железной дороги

© 2015, *Kann S.K.*
Evolution of the structure and activities of the Committee of the Siberian Railroad