

УДК 33:94(571)
ББК 65.03(2)53

С.К. КАНН

**ГАЗЕТНАЯ ПОЛЕМИКА ВОКРУГ ВОПРОСА
О СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ
НАКАНУНЕ ЕЕ ПОСТРОЙКИ
(50–80-е годы XIX века)**

Многие мероприятия, вошедшие в проект Сибирской железной дороги, впервые возникли как идеи на страницах столичных или местных газет еще в 1850–1880-е гг. Серьезная общественная экспертиза в периодической печати, длившаяся более тридцати лет, имела большое значение для быстрой и успешной реализации всего проекта сооружения магистрали.

Ключевые слова: Сибирская железная дорога, Транссибирская железнодорожная магистраль, Транссиб, газеты, периодическая печать, общественное обсуждение.

S.K. KANN

**NEWSPAPER CONTROVERSY AROUND
THE ISSUE OF THE SIBERIAN RAILROAD
ON THE EVE OF ITS CONSTRUCTION
(50–80s of the XIX century)**

Many of the activities included in the Siberian Railroad project first appeared as ideas on the pages of the capital or local newspapers in the 1850s and 1880s. Serious public examination in the periodical press, which lasted for more than thirty years, was of great importance for the rapid and successful implementation of the entire project of railway construction.

Keywords: Siberian Railroad, Transsiberian Railway, Transsib, newspapers, periodicals, public discussion.

В полувековой истории проекта Сибирской железной дороги дискуссии в периодической печати сыграли неоценимую роль. Несмотря на то, что решение о постройке непрерывного рельсового пути на Дальний Восток принималось в условиях страшной спешки, тем не менее, к моменту объявления высочайшего рескрипта от 17 марта 1891 г. общий замысел сооружения был сформирован, а его принципиальные цели и задачи понятны для исполнителей. С этого момента «вопрос о Сибирской железной дороге» стал чисто техническим, переместился в плоскость экономических обоснований, выбора возможных средств реализации и непосредственных изысканий.

Практическому этапу сооружения магистрали, наступившему в середине 1880-х гг., предшествовал длительный период споров,

формирования мнений, суждений и «отрывочных предположений» о предполагаемых перспективах проекта, сбор и осмысление известных сведений о землях к востоку от Урала. Длительное обсуждение запутанного клубка проблем Сибирской железной дороги позволило определиться с целями и задачами постройки, общим направлением магистрали, упорядочило знания, имевшиеся в канцеляриях и научных обществах, выработало необходимые подходы к вопросу о средствах, способах и порядке строительства.

Первый всплеск газетных статей о Сибирской (или *Амурской*) железной дороге, а речь шла о включении Амура в российскую сеть путей сообщения, возник в 50-е гг. XIX в. Заметки в провинциальных газетах Иркутска и Томска, в столичных «Северной пчеле», «Золотом Руне» и других изданиях подчеркивали жизненно важные потребности обустройства рельсового пути из центра европейской России к берегам «Восточного океана». «Война последняя, — писал автор «Северной пчелы» в 1857 г., имея в виду столкновения в Крыму и на Дальнем Востоке, — доказала нам, что значат сокращенные расстояния, и какую пользу, во всех отношениях, человек получает от железных дорог и телеграфов» [13, с. 365].

Но замысел «улучшенных» путей на востоке страны апеллировал не только к стратегической необходимости, но и к коммерческим, и к геополитическим интересам «окультуривания» отсталого Китая. «Просвещение Китая, введение этого государства в семью торговых наций — вот цель Амурской железной дороги, — заявлял автор «Северной пчелы», — и она приведет нас к тому успешнее английской, американской и французской эскадры. И торговля с богатой японской империей примет другие размеры... Амурская железная дорога, чрез Россию, соединит Японию и Китай со всей Европой» [14, с. 389].

Газеты призывали противопоставить «большому проекту» за границей — свой «гигантский проект» и немедленно приступить к его исполнению. «Если утвержденные ныне железные дороги, — писала «Северная пчела», — обещают нам в будущем постоянный, правильный сбыт наших произведений в Европу, то что мы приобретем от Амурской дороги, когда Россия сделается средоточием главного торгового движения в мире, когда ежедневно чрез наше отечество будут пролетать сотни вагонов, с товарами и пассажирами, в Китай и всю Среднюю Азию, и когда значение России в Азии и Европе возрастет на сотни процентов!» [13, с. 365].

По мнению автора, Амурская дорога несла прогресс всем народам востока, а Россия была призвана возглавить их «культурное движение». В общей кооперации усилий американцы могли бы участвовать своими капиталами, китайцы — дешевой рабочей силой, а англичане — поставками рельсов и других принадлежностей [13, с. 365]. Отметим, здесь же, что идея использовать английские рельсы в Сибири была реализована

через 35 лет, когда корабли Комитета Сибирской железной дороги летом 1893 г. доставили строительный груз в устье Енисея. Правда, из-за шторма операция по перегрузке 1,5 тыс. т рельсов на баржи тюменского купца А.Н. Гадалова в Гольчихе закончилась настоящей катастрофой — несколько судов получили повреждения, баржи разломились, а значительная часть груза утонула [2; 10].

В 1850–1860-е гг. от постройки Сибирской железной дороги выиграли бы, в первую очередь, «люди дела» — купцы, золотопромышленники, торговцы скотом. В 1858 г. один из богатейших представителей кяхтинского купечества И.А. Носков писал: «Мысль о проведении чрез Сибирь железной дороги не только не может считаться в настоящее время какою-либо несбыточною мечтою, но, напротив, теперь настало время говорить и писать об этом предмете и всеми силами стремиться к выполнению столь великого дела. Это тем более необходимо, что с выполнением такого предприятия произойдут для торговли и народной промышленности такие благодетельные последствия, каких не достигала и не может достигнуть ни одна из существующих или предполагаемых железных дорог в мире» [5, с. 1].

По словам автора, перекочевавшим и в другие газеты [4; 6], будущую дорогу длиною в 5880 верст следовало вести «непрерывно по главному Сибирскому тракту» — от Нижнего Новгорода через Тюмень и Кяхту до самых берегов Амура. Выяснение наиболее точного направления автор возлагал на инженеров, «не пренебрегающих указаниями местных жителей». Как яркий представитель купеческого сословия, Носков видел главную задачу Сибирской магистрали в том, чтобы приблизить восточные рынки к европейской России, сократив сроки доставки «громоздких тяжестей» с устья Амура в Москву до 30 суток вместо потребных на тот момент 6–7 месяцев при перевозке парусными судами [5, с. 4]. Отметим, что некоторые замыслы купца впоследствии были с успехом воплощены в жизнь.

В развитие дискуссии, возникшей тогда же в газетах, В. Вагин одним из первых указал на продуктивность отклонения трассы будущей магистрали на юг — к заводам южного Урала [1, с. 134]. Подчеркивая, что северные районы Тобольской и Пермской губ. дают мало товаров, Вагин предлагал приблизить дорогу к потоку среднеазиатских грузов, перемещавшихся уже тогда намного южнее — от Тюмени на Казань. Эту мысль об активном включении казанской торговли в будущий железнодорожный трафик Сибири казанцы подхватили с большим сочувствием [6, с. 6].

По словам Вагина, более южное направление рельсового пути могло бы предоставить некоторые выгоды и южноуральским металлургическим заводам, так как они, в отличие от северного Урала, не имели выхода к р. Каме. Тюмень, писал Вагин, постепенно теряет свое торго-

вое значение и вполне может быть заменена на более южные города — Шадринск, Ишим или Троицк. «Только безотчетная привычка к Тюмени может считать ее неизбежным пунктом для сообщений Сибири с Россией и признавать несбыточной мечтой проведение дороги по всякому другому направлению» [1, с. 134].

Бурное развитие железнодорожных концессий в России в пореформенное время 1860–1870-х гг. привело к столкновению различных интересов, не только частных, но и государственных. Те города и земли, которые смогли притянуть к себе железные дороги, быстро почувствовали все выгоды рельсовых сообщений для развития местной торговли и промышленности. Однако неравномерность развития территорий стала основанием для их непрекращающейся борьбы друг с другом за возможность участвовать в выгодном обмене с Сибирью.

Одним из первых в защиту общегосударственных интересов высказался полковник Е.В. Богданович, командированный для исследования перспектив рельсового соединения Сибири с уральскими заводами. Дискутируя с авторами «Санкт-Петербургских ведомостей» (1867, № 294) и их заявкой на «Пермско-Ирбитскую железную дорогу», имевшую сугубо местное значение, Богданович заявил, что дело постройки — это «общее, государственное, а не местное какое-либо частное предприятие» («Московские ведомости», 1867, № 282) [11, с. 86]. В другом письме к издателям газеты он писал о том, что «выше всех проектов, ирбитских телеграмм, газетных статей и неугомонных личных происков стоит власть, которая руководит судьбами нашего отечества. Наше дело, как граждан, собирать материалы и говорить правду. Ее дело — проверить материалы и оценить правду» («Московские ведомости», 1867, № 57) [11, с. 97].

Голоса о более активном участии государства в судьбе Сибири и будущей железной дороги зазвучали все отчетливее с каждым годом. В газетных статьях, печатных оттисках и брошюрах авторы подчеркивали ту мысль, что только государственная власть может мобилизовать финансовые, материальные и человеческие ресурсы для реализации затратного проекта Сибирской дороги. Помимо сугубо экономической или коммерческой составляющей перевозок, о будущей магистрали все чаще говорилось как о «становом хребте», скрепляющем разнородные части империи. Так, о необходимости «прочного политического и государственного скрепления Сибири с Россией», в частности, писали представители казанского земства [3, с. 1–2].

По мнению Н.Н. Клакачева, «нельзя было допускать, чтобы один край, пользуясь искусственными средствами, действовал на угнетение другого. На это дело, — писал он, — должно смотреть не с точки зрения сепаративных выгод того или другого края, а с точки зрения государственных интересов; надобно поглубже взглянуть в естественное

положение того и другого; не отнимать у одного то, что по самому ходу вещей должно быть его принадлежностью, как необходимое средство своего существования; не отдавать это средство другому, когда природное положение последнего указывает на другие пути, которыми он может пользоваться для своего и общественного блага» [8, с. 1].

Впрочем, осознание общественной и государственной значимости задачи сооружения Сибирской железной дороги часто оборачивалось другой стороной. Заклучая, что «терять время грешно и разорительно», Богданович требовал постройки «русско-сибирской железной дороги», совершенно не считаясь с нуждами Сибири. «Дай Бог, — восклицал он в «Московских ведомостях», — чтобы как можно скорее обратился в истину знаменитый стих Озерова: Сибири боле нет. Отныне здесь Россия!» [11, с. 98]. Его поддерживала вся столичная пресса и ее высокомерная позиция носила откровенно унитаристский характер [16, с. 67–68]. Некто Щукин в «Московских ведомостях» (1886, № 25) вообще усматривал в отказе от Сибирской дороги «призрак сепаратизма» и государственную измену.

Н.М. Ядринцев, как и другие представители сибирского патриотического движения, настаивал на уникальности сибирских условий и, в первую очередь, пропагандировал решение местных проблем. «Начались толки о сибирской железной дороге, — писал он в 1875 г., — мало того, о всемирной рельсовой дороге между Европой и Азией. Чем же может стать эта дорога, если наши ссыльные и бродяги начнут сталкивать целые поезда в сибирские пропасти?» [20, с. 82].

Не отрицая необходимости и неизбежности постройки рельсовых путей, публицист утверждал, что они должны служить благу Сибири, опираться на предприимчивость сибиряков, науку и знания, «иначе предприимчивость будет направлена не туда, куда следует, а задохнется под давлением невежества» [21, с. 430–431]. Развитие собственной обрабатывающей промышленности на базе местных путей сообщения и рынков сбыта Ядринцев считал препятствием для осуществления «грандиозной мануфактурной эксплуатации» Сибири.

В связи с неоднократно высказанными в печати претензиями на вывоз из Сибири ее природных богатств, Ядринцев полагал, что Сибирская железная дорога может превратиться в «орудие для продолжения тех же средств наживы, какие практиковались до сих пор, и не пора ли позаботиться скорее о поднятии местных промыслов, дабы железная дорога могла быть употреблена не для одного вывоза сырья, а и для пользы края и населения?» [21, с. 258].

Скрыто полемизируя с Богдановичем, патетически восклицавшим на одном из торжественных обедов (в честь М.К. Сидорова), что «в европейской России — наша нравственная сила, а в Сибири — наш сундук с деньгами» (цит. по: «Московские ведомости», 1878, № 52) [11, с. 190].

Ядринцев писал: «мы постоянно слышали: «пора открыть реальные богатства, сокрытые в неведомой Сибири, пора обратиться к их разработке; Сибирь — это золотое дно, золотой сундук наш»... становится любопытно заглянуть в этот золотой сундук и оценить его действительные сокровища, посмотреть насколько мы обладаем ими и как до сих пор ими пользовались, в какой степени мы сумели овладеть физическими и естественными условиями богатой страны, чтоб обратить их в свою пользу» [21, с. 225]. По твердому убеждению сибирских патриотов, вся предыдущая история Сибири как раз и показывала крайнюю неэффективность распоряжения ее гигантскими сокровищами.

Экономическое процветание восточных окраин, по словам сибирских патриотов, должна была обеспечить не магистральная дорога к европейским столицам, а интенсивное развитие внутренних путей сообщения [7, с. 169]. Они могли бы сгладить резкие перепады цен между сибирскими регионами, часть из которых «от избытка ломится», а другая — голодает. Новые, внутренние рынки сбыта, оставляя сырье в местах переработки, позволили бы создать «противовес иностранной эксплуатации» [21, с. 262].

«Голоса из Сибири» с жаром, но долго и безуспешно, доказывали, что без экономической независимости и свободы переселений, без личной и имущественной неприкосновенности, без рационально организованного народного хозяйства и улучшения проселочных и грунтовых дорог, железная дорога принесет Сибири не столько пользу, сколько громадный вред, так как «переворот хозяйственных условий производства» вызовет «обнищание масс и развитие пролетариата».

«Верно лишь то, — констатировал автор одной из программных статей областничества [15, стб. 1114], — что сибирская печать, зная положение края и искренне преданная интересам *массы* ее населения, а не единичных денежных тузов, — убеждена, вместе с тем, и в том, что для Сибири, при современных ее социально-экономических условиях, не столько важны внешние, сколько *внутренние* пути сообщения; железная дорога, проведенная на значительном протяжении по торговому тракту, сибирскому крестьянству, *в данный момент*, ровно ничего не даст: по глубокому убеждению этой печати, для сибирского крестьянина является неотложной потребностью вызвать к жизни те водные пути, которыми изобилует край и учредить проселочные дороги, по которым ему приходится перевозить свой хлеб и свои продукты на ближайшие рынки».

М.Г. Сесюнина увидела в такой позиции сибирского областничества «стремление к изоляции» от России и преграду для «прогрессивного развития» всей страны [19, с. 136], но с этим нельзя согласиться. Долговременным интересам государства вряд ли отвечал безудержный, неограниченный вывоз сырья и, вслед за тем, неравноправный товарообмен с

Сибирью. По словам «Восточного обозрения», под именем «Сибиряка» в столичных газетах печатался кто угодно — компании, концессионеры, прожектеры, но только не люди, живущие в Сибири. «Мнение настоящих сибиряков, — говорилось в статье «Не сибирская и сибирская железные дороги», — еще не появлялось, хотя имя сибиряка не раз фигурировало псевдонимом в столичной печати» [12, с. 9].

«Сибирская дорога», говорилось в статье, совсем не сибирская, а скорее нижегородско-казанская, вятско-пермская или иная, представлявшая интересы различных губерний европейской России. «Окончательно и более справедливо» вопрос о Сибирской железной дороге, по мнению газеты, «мог быть разрешен только тогда, когда самой Сибири путем общественных учреждений будет дана возможность всесторонне обсудить его и определенно высказаться» [12, с. 10].

Трибуной местных унитаристов стала редакция «Сибирского вестника» (издатель — В.П. Картамышев), обвинявшая «псевдопатриотическую печать» в том, что она подрывает доверие к дороге и сбивает с толку «денежных людей». Один из корреспондентов газеты в марте 1886 г. писал из Нерчинска: «Едва ли кто, кроме сибирских патриотов решится отрицать теперь, что пути сообщения суть главные факторы социального и экономического развития страны, главные проводники цивилизации, просвещения и проч., наоборот, отсутствие путей оставляет страну в косном состоянии и делает ее недоступной: ни промышленности, ни торговле, ни колонизации, — никаким другим двигателям к улучшению быта и большему благосостоянию ее жителей. Опровергать эту бесспорную истину мы предоставляем г. Ядринцеву и Ко., а сами будем прямо говорить о деле» [9, с. 2].

Переходя вслед за этим непосредственно к «делу» и рассматривая его во всех подробностях, автор называет Сибирь «заколдованным царством» и «глухой кишкой Российской империи», куда не ведут никакие «пути-дороженьки». Почтовый тракт, по словам автора, — это не дорога («нет и нет») и уж совсем не тот «могучий фактор, который в пустынях создает населенные и цветущие города, промышленность, торговлю и земледелие» [9, с. 2].

В заключение он пишет: «К величайшему несчастью Сибири есть в числе ее патриотов люди, которые считают дорогу преждевременной и по меньшей мере бесполезной, если не совсем вредной. Эти господа, напр., начинают высчитывать число проходящих *теперь* грузов, число населения по канцелярским данным и пр. Да разве можно мерить полезность сибирской дороги одними сомнительными коммерческими соображениями? Еще раз повторим, что дорога чрез всю *Сибирь* есть государственная необходимость в видах стратегических, политических и экономических и должна быть построена без канцелярских проволочек на общегосударственные средства» [9, с. 3].

«Сибирский вестник» призывал правительство «сделать почин» и довести рельсы хотя бы до Ачинска, после чего «сибирские капиталисты возьмутся за ум и перестанут слушать пустозвонов местной печати, представляющих поразительный и единственный в истории человеческой культуры пример людей, протестующих против лучших путей сообщения» (цит. по: [15, стб. 1114]). История показывает, что у таких призывов часто был конкретный практический выход, ибо они формировали общественное мнение, столь важное для реализации больших государственных инициатив.

Влияние периодической печати на принятие властных решений было, в действительности, весьма ощутимым. Не случайно архивные фонды адмиралов Н.В. Копытова [17] и А.К. Сиденснера [18], сыгравших заметную роль в обсуждении и продвижении проекта, хранят множество газетных вырезок как о самой Сибирской железной дороге, так и об освоении восточных регионов России.

Многие мероприятия, вошедшие затем в проект Сибирской железной дороги, впервые возникли как идеи на страницах столичных или местных газет, причем достаточно рано — еще в 1850–1860-е гг. В публичной печати подробно рассматривались цели и задачи постройки, ее характер, порядок и возможные средства осуществления, обсуждались различные варианты направления и их экономическая состоятельность. В том, что проект Сибирской магистрали, вопреки всем препятствиям, все-таки был реализован, немалый вклад внесли те самые идеи, которые прошли серьезную экспертизу во множестве дискуссий, длившихся в периодической печати более тридцати лет.

В целом, массив газетных публикаций об одном из самых грандиозных проектов отечественной истории настолько огромен, что его изучение, наверняка, займет срок, сопоставимый с дискуссиями о Сибирской железной дороге в XIX в. Большое количество научного материала продолжает ждать своих исследователей в библиотеках, архивах и музеях.

Список использованной литературы и источников

1. Вагин В. По поводу статьи «О Сибирской железной дороге» / В. Вагин // Томские губернские ведомости (неофиц. ч.). — 1859. — № 16. — С. 132–135.
2. Емельянов Н. Англичанин о катастрофе в Гальчике / Н. Емельянов // Сибирский вестник. — 1893. — № 148. — С. 2.
3. Записка о Сибирской железной дороге уполномоченных от земства Казанской губернии. — СПб., 1870. — 7 с.
4. И. Н. О Сибирской железной дороге / Н. И. // Золотое Руно. — 1858. — № 50. — С. 200.
5. И. Н. О Сибирской железной дороге / Н. И. // Иркутские губернские ведомости (отд. 2, неофиц. ч.). — 1858. — № 43. — С. 1–5.
6. И. Н. О Сибирской железной дороге : (из «Журнала для Акционеро́в», с послесловием редакции газеты) / Н. И. // Казанские губернские ведомости. — 1859. — № 1. — С. 3–6.

7. История Сибири с древнейших времен до наших дней : в 5 т. — Т. 3 : Сибирь в эпоху капитализма. — Л. : Наука, 1968. — 530 с.
8. Клакачев Н. Н. Некоторые разъяснения по вопросу о Сибирской железной дороге / Н. Н. Клакачев. — СПб. : Тип. Ф. С. Сущинского, 1875. — 2 с.
9. Коточейский П. Железный путь через Сибирь / П. Коточейский // Сибирский вестник. — 1886. — № 28. — С. 2–3.
10. Крушение судов рельсовой экспедиции в устье Енисея : корр. из Туруханска, 22 сентября // Сибирский вестник. — 1893. — № 144. — С. 3.
11. Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. — СПб. : Тип. Бр. Пантелеевых, 1891. — 289 с.
12. Не сибирская и сибирская железные дороги // Восточное обозрение. — 1882. — № 5. — С. 8–10.
13. Новости заграничные [о железной дороге к Тихому океану] // Северная пчела. — 1857. — № 78. — С. 365.
14. Новости заграничные [об Амурской железной дороге] // Северная пчела. — 1857. — № 83. — С. 389.
15. Положение сибирской печати в железнодорожном вопросе // Сибирская газета. — 1886. — № 35. — Стб. 1114–1117.
16. Ремнев А. В. Михаил Никифорович Катков в поисках «сибирского сепаратизма» / А. В. Ремнев // Личность в истории Сибири XVIII–XX вв. — Новосибирск : ИД «Сова», 2007. — С. 64–80.
17. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). — Ф. 12 (Копытов Николай Васильевич). — Оп. 1. — Д. 32–33, 287.
18. РГА ВМФ. — Ф. 23 (Сиденснер Александр Карлович). — Оп. 1. — Д. 61.
19. Сесюнина М. Г. Г.Н. Потанин и Н.М. Ядринцев — идеологи сибирского областничества: (к вопросу о классовой сущности сибирского областничества второй половины XIX в.) / М. Г. Сесюнина. — Томск : Изд-во Том. ун-та, 1974. — 138 с.
20. Ядринцев Н. М. Сборник избранных статей, стихотворений и фельетонов Николая Михайловича Ядринцева из газет «Камско-Волжское слово», «Сибирь» и «Восточное обозрение» за 1873–1884 г. / Н. М. Ядринцев / изд. журн. «Сибирские записки» в память 25-летия со дня кончины Н. М. Ядринцева 7 июня 1894 г. — Красноярск, 1919. — 241 с.
21. Ядринцев Н. М. Сибирь, как колония. К юбилею 300-летия. Современное положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее / Н. М. Ядринцев. — СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1882. — 484 с.

Информация об авторе

Канн Сергей Константинович — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Государственная публичная научно-техническая библиотека СО РАН, 630200, г. Новосибирск, ул. Восход, 15, e-mail: skann@yandex.ru.

Author

Sergey K. Kann — Ph.D. in History, Senior Researcher, State Public Scientific Technological Library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 15, Voskhod St., Novosibirsk, 630200, e-mail: skann@yandex.ru.