

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ  
СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

**АЗИАТСКАЯ РОССИЯ:  
ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО,  
ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО И КУЛЬТУРНОГО РАЗВИТИЯ  
(XVII—XXI вв.)**

Материалы международной научной конференции  
Новосибирск, 28–29 ноября 2016 г.

Новосибирск  
2016

саний, за непринятие или нарушение которых они могли быть подвергнуты немедленной высылке. Правовая незащищенность казахов на этой территории была выражена и в том, что их можно было выселить и в случае принятия Горным правлением одностороннего решения, продиктованного ведомственными и государственными интересами. Кулундинские казахи в 1880 г., так же как и верноподданные или станичные казахи в конце XVIII – первой половине XIX в., снова остались без своего Управления. После распада Российской империи кулундинские казахи оказались на территории Российской Федерации.

### Список литературы

1. *Алексеевко Н.В.* Русские и казахи Верхнего Прииртышья в XVIII – начале XX в.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. М., 1967. 49 с.
2. *Всемирная история. Национально-освободительные войны XIX века.* Минск; М.: Харвест-Аст, 2000. 560 с.
3. *Герн В.К.* Характер и нравы казахов (этнографические заметки) / коммент., предисл. и ред. Ж.О. Артыкбаева. Караганда, 1995. 39 с.

УДК 33:94(571)

**С.К. Канн**

### **РОЛЬ ПОДГОТОВИТЕЛЬНОЙ КОМИССИИ В ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Рассматривается механизм подготовки и принятия решений Комитета Сибирской железной дороги, а также роль Подготовительной комиссии в развитии системы вспомогательных предприятий и продвижении вопросов изучения и освоения Сибири в конце XIX – начале XX в.

*Ключевые слова:* сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали, вспомогательные предприятия, Комитет Сибирской железной дороги, Подготовительная комиссия.

Управленческая деятельность Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) носила разносторонний характер. Его главные усилия сосредоточились на развитии водных путей сообщения, мероприятиях по подъему местной промышленности и

организации переселений из Европейской России. Весь этот комплекс мер, тесно связанных между собой и направленных на облегчение постройки и «скорейшее достижение более благоприятных финансовых результатов эксплуатации» [1, с. 232], получил название «вспомогательных предприятий» магистрали. По словам Л.Б. Ус, «именно вспомогательные предприятия, связанные с постройкой Сибирской железной дороги, позволили мобилизовать ресурсы для реализации политики хозяйственного освоения Сибири» [6, с. 39]. Программа вспомогательных предприятий (ВП) всегда считалась приоритетом в деятельности КСЖД.

В практическом плане организацией данной программы ведала Подготовительная комиссия (ПК), сформированная на основе 13-й статьи «Положения о Комитете Сибирской железной дороги», где предусматривалось создание подкомиссий «для подробного изучения того или другого предмета»<sup>1</sup>. Несмотря на крайне важное значение в общем механизме функционирования КСЖД, официальный обзор деятельности Комитета посвятил ПК всего несколько строк [5, с. 133], стараясь не акцентировать внимания на чрезвычайно высокой централизации подготовки проекта.

Комиссия появилась весной 1893 г. в связи с обсуждением ряда мер по устройству переселенцев в Сибири. Острота межведомственных противоречий вынудила руководителей Комитета (Н.Х. Бунге, А.Н. Куломзина, С.Ю. Витте) обратиться к процедуре согласования интересов ведомств госимуществ, внутренних дел и финансов. С подачи наследника цесаревича [2, с. 27] эту функцию возложили на Подготовительную комиссию во главе с Куломзиным (высочайше утверждено 4 марта 1893 г.)<sup>2</sup>.

Уже в самом первом заседании комиссии 19 марта 1893 г. говорилось, что в качестве ближайшей задачи «предстоит прежде всего выработать начала, которые должны быть даны в руководство по устройству участков для переселенцев. В связи с этим надлежит установить и самый порядок водворения последних на местах их нового жительства»<sup>3</sup>. Подготовленные заключения ПК «предъявлялись» подлежащим министрам для зависящих распоря-

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1273. Оп. 1. Д. 1. Л. 109.

<sup>2</sup> Материалы Комитета Сибирской железной дороги (МКСЖД) / экз. И.П. Шипова; хранится в Российской государственной библиотеке (шифр: А306-1). 1893. Т. 1. Л. 199–204 об.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 33. Л. 2 об.

жений и исполнения. Так, например, после заседания 24 мая 1893 г. министру внутренних дел были предъявлены заключения ПК по вопросам устройства переселенцев в Южно-Уссурийском крае<sup>4</sup>.

В конце 1893 г. по предложению Витте на комиссию возложили еще одну функцию – распределение кредитов между отдельными ведомствами и составление общей сметы расходов из фонда вспомогательных предприятий (ФВП). Распоряжение кредитом и отпуск отдельных ассигнований осуществлялись на точном основании закона (ст. 8 «Положения о КСЖД») по высочайше утвержденным положениям КСЖД. Полномочия комиссии по согласованию условного отпуска средств закрепило высочайшее соизволение 27 октября 1893 г.<sup>5</sup>

Первое заседание, посвященное проектированию сметы на 1894 г., состоялось 13 ноября 1893 г. Приступив к определению «руководящих оснований своей деятельности», комиссия отметила, что ее заключения по проекту сметы «не могут иметь значения окончательных», так как обязанность делать необходимые представления в КСЖД лежит на самих ведомствах. Но подробное обсуждение по каждому расходу позволяет предварительно выяснить: «а) подлежат ли те или иные предвидимые издержки отнесению на счет фонда вспомогательных предприятий, и б) в случае наличия достаточных к тому данных оправдывается ли размер таких издержек существом потребности, которой они имеют целью удовлетворить». Отдельно подчеркивалось, что «обстоятельное рассмотрение намеченных вопросов, не предвешая окончательного разрешения оных и не связывая ни в чем отдельные ведомства, может представить главным образом то значение, что настоящее дело поступит на благоусмотрение Комитета Сибирской железной дороги до некоторой степени разработанным, чем в известной мере была бы облегчена задача, предстоящая этому высшему учреждению»<sup>6</sup>. Этой формуле ПК следовала вплоть до самого роспуска КСЖД в 1905 г.<sup>7</sup>

Осенью 1893 г. впервые прозвучали предупреждения и о необходимости соблюдения крайней осмотрительности при исчислении кредитов на вспомогательные предприятия, так как «с

---

<sup>4</sup> Там же. Л. 28 об.

<sup>5</sup> МКСЖД. 1893. Т. 3. Л. 8–8 об., 241–241 об., 248–248 об.

<sup>6</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 33. Л. 34.

<sup>7</sup> МКСЖД. 1904. Т. 27. Л. 1684 об.

завершением дороги не только не прекратится, но, по всей вероятности, усилится потребность в заселении района оной, в изучении прилегающих к ней местностей, в содействии промышленно-му развитию последних и в других подобных предприятиях»<sup>8</sup>.

По воспоминаниям Куломзина, в тот момент Сибирь представлялась ему огромным чистым листом («*tabula rasa*»), где можно было легко «разбросаться и не достигнуть никаких целей». Поэтому в деятельности ПК он старался утвердить два главных принципа: 1) осторожность в удовлетворении «лишь ясно обозначившихся потребностей» и 2) получение от ведомств ко времени составления смет возможно полной информации о том, что сделано по каждому вопросу. «Таким образом, – заключал Куломзин, – идя из года в год вперед, вполне сознательно Комиссия могла принять на себя перед Сибирским Комитетом ручательство в целесообразности предлагаемых ею мер и затрат»<sup>9</sup>.

После личных поездок Куломзина по Сибири в 1896–1897 гг. функции ПК по проектированию сметы расходов приобрели практическое основание. Осенью 1896 г. («Журнал ПК № 37», заседания 1–19 ноября)<sup>10</sup> отмечалось «некоторое изменение характера предстоящей работы». В прежние годы из-за неполноты данных, поступавших из Сибири, существовала двухступенчатая схема подготовки сметы. На первом этапе кредиты проектировались условно, а ПК «ограничивалась оценкой степени настоятельности предположенных мероприятий по существу и выяснением возможности отнесения вызываемых ими расходов на счет фонда вспомогательных предприятий»<sup>11</sup>. Затем в КСЖД поступали «мотивированные ходатайства» ведомств, опиравшиеся на отчеты, присланные из Сибири. Эти представления содержали обоснование размера будущих затрат и вновь подвергались детальному обсуждению в ПК.

Сложившийся порядок финансирования тормозил осуществление мероприятий КСЖД. Куломзин стремился ускорить принятие финансовых решений. При подготовке сметы 1897 г. ПК аккумулировала широкий свод разных данных, включая подроб-

<sup>8</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 33. Л. 34 об.

<sup>9</sup> Отдел рукописей Российской государственной библиотеки (ОР РГБ). Ф. 178. М. 9803. Д. 7. Л. 17–17 об.

<sup>10</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 33. Л. 285–331.

<sup>11</sup> Там же. Л. 286.

ные записки сибирских властей. Явилась возможность «не только войти в рассмотрение целесообразности и необходимости отдельных испрашиваемых кредитов, но и всесторонне обсудить степень соответствия размера их действительной потребности, проверяя основания, по коим предположенные расходы исчислены». Сметы формировались без двойных обсуждений и «затребования каких-либо дополнительных сведений», а кредиты выделялись сразу к немедленному расходованию. Ведомства могли «удовлетворять предвиденные потребности уже при самом их возникновении»<sup>12</sup>.

Впрочем, ключевая проблема, все более рельефно выступавшая в процессе реализации ВП, заключалась в прогрессирующем истощении денежного фонда, назначенного на покрытие расходов. За время существования КСЖД размер ФВП увеличивался несколько раз, фиксируясь на все более высоких уровнях. Возможность оперативного управления кредитами и гибкого расходования средств лишь усугубляла ситуацию. Первоначальный размер ФВП в 14 млн руб., определенный при учреждении КСЖД в 1892 г., за четыре года потерял 11 957 327 р. 80 к. [3, с. 19]. Невозвращение остатков от предыдущих сметных назначений приняло хронический характер, хотя закон требовал возвращать все неизрасходованные средства обратно в ФВП. К началу 1896 г. задолженность ведомств составляла 792 675 руб.<sup>13</sup> Еще 326 136 р. 30 к. позаимствовал Витте на изучение золотопромышленности, каковую сумму он обещал восстановить из общих ресурсов казначейства, но свое обещание не сдержал<sup>14</sup>. Положением КСЖД (высочайше утверждено 12 апреля 1897 г.) размер ФВП увеличили до 21,9 млн руб., однако уже осенью констатировали, что свободные средства фонда составляют лишь 9 934 148 р. 70 к., тогда как по 50 отдельным запискам ведомств, поступившим в ПК, на 1898 г. испрашивалось 6 349 318 р. 84 к.

Регулярные заявления ПК о желании «относиться крайне осмотрительно к ассигнованию испрашиваемых кредитов и сообщать им, по возможности, с размерами средств, которыми фонд располагает» («Журнал ПК № 46», заседания 7–21 ноября

---

<sup>12</sup> Там же. Л. 286 об.

<sup>13</sup> Там же. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 136. Л. 25.

<sup>14</sup> МКСЖД. 1894. Т. 5. Л. 286 об.; ОР РГБ. Ф. 178. М. 9803. Д 7. Л 54–54 об.

1897 г.)<sup>15</sup> на практике носили символический характер. С 1897 г. ежегодные расходы на ВП, вносимые в Государственную роспись, уже не опускались ниже 3 млн руб. (см. табл. 1).

Таблица 1

Ежегодный размер чрезвычайных расходов на вспомогательные предприятия Сибирской железной дороги, внесенных в Государственную роспись\*

Год	Внесено в роспись (руб.)
1894	1 384 875
1895	2 160 309
1896	2 485 410
1897	3 280 652
1898	3 718 363
1899	3 706 256
1900	3 418 524
1901	3 078 131
1902	3 274 851
1903	3 418 740
Итого за 1894–1903 гг.	29 926 111
1904 (проект)	4 412 114

\* Составлено по: Всеподданнейшие доклады министра финансов о государственной росписи доходов и расходов. СПб., 1893–1903; Материалы КСЖД (1893–1904).

Комиссия все чаще начала проявлять стремление к экономии. Так, при определении суммы расходов на Байкальскую гидрографическую экспедицию 1898 г. обсуждались идеи об экономии «прогонных» денег шести нижних чинов на сумму 75 р. 6 к. в случае их доставки в Иркутск не на лошадях, а рабочими поездами. Также предлагалось уменьшить затраты на «морскую провизию» – с 40<sup>2</sup>/<sub>3</sub> до 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. в день на человека<sup>16</sup>. Только энергичные протесты подполковника Ф.К. Дриженко, указавшего на дорого-

<sup>15</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 33. Л. 401.

<sup>16</sup> Там же. Л. 404.

визну и невозможность покупки «жизненных продуктов» по местным ценам, не позволили этим «сбережениям» проникнуть в проект сметы, но тенденция была слишком очевидной.

Осенние заседания комиссии 1897 г. отличались особой насыщенностью, а сам журнал № 46 с проектом сметы расходов на 1898 г. объемом в 120 страниц подписали 28 человек<sup>17</sup>. КСЖД утвердил смету в заседании 10 декабря 1897 г., однако весьма формально, так как повестка включала огромный список из 59 вопросов. С этого дня в эволюции КСЖД обозначился новый рубеж, начиная с которого ПК фактически стала инициатором и проводником всех решений, касавшихся вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги. Централизация подготовки и утверждения этих решений, а затем надзора за их исполнением достигли максимальных значений. Вся «бумажная подготовка» проектов шла в канцеляриях, а высшие сановники, по меткому замечанию А.А. Половцова, собирались лишь для «завершения в высших инстанциях канцелярского производства текущих дел» [4, с. 122].

### Список литературы

1. О вспомогательных предприятиях, с постройкой Сибирской железной дороги связанных // *Vitte С.Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов. М.: Наука, 2004. Т. 1. Кн. 2, ч. 1. С. 230–241.
2. Отчет по Комитету Сибирской железной дороги за 1893 г. СПб.: Гос. тип., 1894. 59 с.
3. Отчет по Комитету Сибирской железной дороги за 1893–1897 гг. СПб.: Гос. тип., 1897. 86 с.
4. *Половцов А.А.* Из дневника // Красный архив. 1931. Т. 3(46). С. 110–132.
5. *Саблер С.В., Сосновский И.В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб.: Гос. тип., 1903. 475 с.
6. *Ус Л.Б.* «Вспомогательные предприятия» Комитета Сибирской железной дороги // Гуманитарные науки в Сибири. 2007. № 2. С. 36–39.

---

<sup>17</sup> Там же. Л. 458–458 об.