

10. Суткин А. В. Современное состояние озеленения города Улан-Удэ и перспективы его оптимизации / А. В. Суткин, Е. В. Бухарова, Б. Б. Намзалов // Вестник ИрГСХА. — 2011. — Вып. 44. — С. 106–112.

Информация об авторах

Башкуева Ульяна Владимировна — научный сотрудник, лаборатория региональных экономических систем, Байкальский институт природопользования СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: uyanavladimirovna@gmail.com.

Башкуев Всеволод Юрьевич — старший научный сотрудник, отдел истории, этнологии и социологии, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: seva91@yahoo.com.

Authors

Ulyana V. Bashkueva — Research fellow, laboratory of regional economic systems, Baikal Institute of Nature Management of Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 6 Sakhyanova str., 670047, Ulan-Ude, Russian Federation, e-mail: uyanavladimirovna@gmail.com.

Vsevolod Yu. Bashkuev — Senior Research Fellow, Department of history, Ethnology and Sociology, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan studies of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 6 Sakhyanova str., 670047, Ulan-Ude, Russian Federation, e-mail: seva91@yahoo.com.

УДК 33:94(571)

ББК 65.03(2)53

С.К. КАНН

ЛЕСООХРАНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Рассматривается исторический опыт лесоохранительной политики правительства в европейской и азиатской России, а также отдельные ведомственные мероприятия по сохранению лесов в период сооружения Транссибирской железнодорожной магистрали. Задачи, стоявшие перед Комитетом Сибирской железной дороги по предупреждению уничтожения лесных площадей, ускорили проведение работ по разведке залежей торфа, месторождений каменного угля и других полезных ископаемых.

Ключевые слова: Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали, Комитет Сибирской железной дороги, лесоохранительная деятельность, история горного дела и геологического изучения Сибири, история российской науки.

S.K. KANN

FOREST GUARDING ACTIVITIES OF THE SIBERIAN RAILROAD COMMITTEE

Historical experience of government forest guarding policy in European and Asian Russia is considered, as well as several official actions to preserve forests during the Trans-Siberian Railroad construction. The problems

to prevent the forest destruction the Siberian Railroad Committee faced accelerated works in exploring peat, coal, and other minerals deposits.

Keywords: Trans-Siberian Railway construction, the Siberian Railroad Committee, forest guarding activities, history of mining industry and geological study of Siberia, history of Russian science.

Проект создания Транссибирской железнодорожной магистрали в конце XIX — начале XX в. отличался гигантским охватом территории и вовлечением в его сферу широкого круга производительных сил Сибири и Дальнего Востока. В декабре 1892 г. был создан Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД), ведавший мероприятиями по постройке, а также разнообразными вспомогательными предприятиями (ВП), направленными на развитие местной горнодобывающей и железоделательной промышленности, совершенствование водных путей сообщения и содействие переселению крестьян.

Осуществление вспомогательных предприятий происходило на широком фоне научно-прикладных исследований, целью которых ставилось изучение районов, прилежащих к железной дороге, выявление перспективных месторождений полезных ископаемых, картографирование и описание лесов и пр. По существу, проведение Сибирской железной дороги стало крупнейшим фактором антропогенного воздействия на природу тех территорий, которые до этого вполне безмятежно существовали на протяжении многих веков. Вслед за первыми экспедициями путейцев, топографов и горных инженеров началось широкое освоение природных богатств Сибири и Дальнего Востока, значительно усилившееся в советскую и постсоветскую эпоху.

Современники Сибирской железной дороги усматривали в мероприятиях КСЖД цивилизующую силу, которая «дымом паровоза напоминает обитателям степей и тундр, что времена пастушеского быта миновали для них безвозвратно» [11, т. 22, л. 647; 18, с. 33]. Но при всех благах технического прогресса русское правительство старалось не забывать негативный опыт «железнодорожной горячки» 1860-х–1870-х гг., когда сразу же после отмены крепостного права интенсивная постройка железных дорог и вырубка лесов дали начало цепочке разрушительных процессов, таких как эрозия почв, деградация водных ресурсов и пр. Природные бедствия усугубили и без того тяжелое положение крестьянских хозяйств и промыслов [7, с. 28–29, 38]. В целом, лесоохранный опыт КСЖД имел два важных аспекта, связанных с совершенствованием лесопользования и интенсивными поисками залежей угля как альтернативы древесному топливу.

В XIX в. природа рассматривалась как часть «творения Божьего», что среди поголовно верующего населения означало беспрекословное подчинение требованию ее сбережения или, как тогда говорили, «экономии

природы». Сохранению обширных лесов империи покровительствовал сам император. На практике использование природных богатств с каждым десятилетием носило все более утилитарный и «хищнический» характер. Потребительский подход к редющим лесным запасам наблюдался не только у крестьян и частных владельцев, но и у государства, жаждавшего получать высокие доходы без затраты необходимых средств на обустройство и развитие казенных лесов. За двадцать лет с 1886 по 1906 г. чистые доходы от их эксплуатации выросли в пять раз, тогда как расходы увеличились лишь на 179 %. «Ни одна из статей дохода бюджета, — констатирует Э.Г. Истомина, — (за исключением прибыли от казенных железных дорог) не возростала в эти годы с такой быстротой, как доход от продажи государственных лесов» [9, с. 45–47]. Следует обратить внимание на этот факт, подчеркивающий тесную взаимосвязь развития коммуникаций и прогрессирующего истребления природных ресурсов.

Последствия стремительного пореформенного развития подтверждали насущную необходимость сберечь леса для будущих поколений. «Лес имеет громадное общественное значение, — писали авторы одной из памяток «общества друзей леса», — он сохраняет рекам обилие воды, оберегает поля от засух, удерживает распространение песков в полях, предохраняет постройки наши от огня во время пожаров; в городах и селениях он предохраняет население от разных заболеваний...» [8, с. 485]. Одна за другой возникали инициативы по сбережению лесов. Так, например, комиссия волжских пароходчиков разработала «проект» борьбы с обмелением Волги, в котором предлагала правительству воздействовать на пароходоладельцев и общества железных дорог, чтобы они ускорили переход судов и паровозов на угольное и нефтяное отопление [16, с. 20–21]. В записке говорилось о необходимости усиления надзора за частными лесными угодьями, ограничении вырубке деревьев и других безотлагательных мерах.

Горное производство на Урале также сильно зависело от потребления древесного топлива. Когда стране требовалось до 45 млн пуд. железа, чугуна и стали в год, уральские горные заводы могли дать лишь 12 млн пудов, так как правительство, установив нормы потребления леса и ограничив вырубку, поневоле сдерживало наращивание металлургического производства. В тот момент граф Стенбок метко заметил, что «развитие горного промысла было возможно лишь на минеральном топливе, которого гораздо более в недрах земли, чем древесного на поверхности» [20, с. 11–12].

К началу 1880-х гг. сформировалось глубокое системное понимание роли лесов в функционировании природных и производственных процессов. Когда на горизонте возник грандиозный план постройки Сибирской железной дороги, сибирская патриотическая печать разом вспомнила обо всех бедах, сопутствовавших становлению железных дорог в евро-

пейской России и теперь грозящих Сибири. Весной 1893 г. газета «Восточное обозрение» предупредила, что «наплыв переселенцев и рабочих сразу поднимет цены на земельные угодья, на строевой лес и топливо», в связи с чем нужно предпринимать срочные меры по размежеванию земель и сбережению лесов [2, с. 2]. «Сама железная дорога, — подчеркивали авторы статьи, — потребует громадной массы лесных продуктов: известно, какие опустошения в частных и общественных лесах произведены в России с устройством железных дорог. Для Сибири, с ее морозами и долгой зимой, было бы желательно, чтобы не только отопление дороги было обязательно каменноугольное, но и шпалы были устроены не деревянные, а, буде это возможно, из другого материала» [2, с. 2].

В целом, площадь лесов всей Российской империи оценивалась в 39 % территории. Незнученность огромных лесных массивов азиатской России была залогом того, что их уничтожение будет не быстрым. Но то же самое незнание служило серьезным препятствием для выработки мер КСЖД по охране ценных лесных ресурсов. К востоку от Урала более или менее изученными считались лишь некоторые участки Западной Сибири.

«Что же касается Восточной Сибири, — резюмировал официальный обзор министерства финансов, — то, при несомненности существования там огромных лесных пространств, площадь их не может быть показана даже с приблизительной точностью, так как до настоящего времени леса те еще не приведены в известность» [17, с. 225]. Единственный факт, который никто не подвергал сомнению, — это беспощадное уничтожение сибирских лесов. В сборнике, изданном к путешествию наследника цесаревича по Сибири (1891), сообщалось, что леса Приамурского края «безжалостно истребляются не столько топором, сколько огнем». За 1853–1885 гг. только в Забайкальской области исчезло более 18 млн десятин лесов [4, с. 17].

Попытки правительства хотя бы частично изучить и описать природные богатства, а также выработать правила для их «разумной эксплуатации» успеха не имели. Закон «О сбережении лесов», принятый 04.04.1888 г., вводил жесткие правила использования наиболее ценных защитных и водоохраных лесов, воспрещал своевольную расчистку лесных участков и серьезно ограничил хищнические рубки. Но он касался лишь европейской России, а в отношении удаленных окраин страны государственное регулирование лесоохранительной деятельности практически не было заметно. Так, например, на Дальнем Востоке Госсовет своим мнением от 17.05.1888 г. разрешил Приамурскому генерал-губернатору, «в виде опыта» на десятилетний срок, самостоятельно включать в смету расходов необходимые суммы на изучение и охрану дальневосточных лесов. Но несмотря на неоднократные попытки властей, им не удалось извлечь из этой меры хоть какие-то существенные выгоды.

Бескрайние, абсолютно дикие таежные пространства Дальнего Востока, вкпе с отсутствием дорог и неизмеримой слабостью произ-

водительных сил края поглотили не одну полезную инициативу. Весной 1894 г. в район притоков р. Тумнина (Тумжи и Даатотежа), впадающе-го в Татарский пролив севернее Императорской гавани, направлялась охотничья воинская команда капитана генштаба Леонтовича, куда входили доверенные лица лесопромышленника Ю.И. Бринера. Предприниматель намеревался создать солидное предприятие по экспорту леса. Экспедиция провела в тайге все лето, изучая бескрайние леса по системе Тумнина для подготовки их к эксплуатации. В итоге было признано, что строевого леса, годного для заграничного экспорта, здесь почти не имеется, а сам Ю.И. Бринер «охладел» ко всему делу и отказался от продолжения, даже несмотря на обещанные администрацией поддержку и льготы [3, № 79, с. 10-11].

В преддверии железнодорожных работ Горный департамент принял ряд действий по изучению районов, прилегавших к будущей магистрали, где можно было рассчитывать на «благонадежные» залежи минерального топлива (угля). Кроме разведок в Кузнецком угольном бассейне интересные результаты принесла деятельность уссурийской горной экспедиции инженера Д.Л. Иванова в 1888–1891 гг.; исследования профессора Г.Д. Романовского в Иртышской угленосной области в 1890 г.; разведки горного инженера В.А. Обручева на двух буроугольных площадях по р. Оке в Иркутской губ.; работы инженера Л.Ф. Бацевича в 1888–1892 гг. на Сахалине, в Амурской и Приморской областях, а также инженера Ф.П. Брусницына в Семипалатинской и Семиреченской областях в 1890–1891 гг. [14, л. 5 об.]. Все эти экспедиции подготовили почву для дальнейших действий КСЖД по изысканию и разведке углей.

Непосредственно накануне постройки (согласно высочайшего повеления от 23.03.1892 г.), министерство государственных имуществ (МГИ) отправило в Сибирь горную партию инженера К.И. Богдановича, поручив ей провести «систематическое изучение» полосы Сибирской магистрали и выяснить «вопросы практического значения» как для железной дороги, так и для горного промысла. По просьбе МПС, где особенно опасались отсутствия древесного топлива на западносибирском участке, Горный департамент обязал Богдановича решать, в первую очередь, эту задачу. Выводы геолога о наличии удобных и рентабельных залежей угля возле магистрали были неутешительны.

Понимая, что в ближайшие 2–3 года железная дорога на своем западном участке будет испытывать серьезные трудности с отоплением паровозов, в путейском ведомстве решили организовать доставку лесных материалов и дров из казенных дач Тарского и соседних округов, расположенных на значительном удалении от линии железной дороги. «В недалеком будущем, — говорилось в записке МПС в марте 1893 г., — вследствие безлесья на всем участке района железной дороги между Челябинском и Омском, должна возникнуть настоятельная потребность

в топливе и строительном материале, которые могут получаться из лесных округов Тобольской губернии по рекам Тоболу и Иртышу, а также гужем из лесов Ялуторовского округа» [11, т. 1, л. 369]. По словам записки, из-за отсутствия леса во многих местах западносибирского участка население делает глинобитные постройки, а топливо готовит из кизяка.

Еще один план МПС заключался в привлечении лесных грузов на магистраль с целью усиления ее доходности на двух смежных участках западнее и восточнее р. Оби. В ведомстве предложили ввести пониженный тариф на перевозку дров и лесных материалов по Сибирской железной дороге в размере от 1/100 до 1/120 копейки с пуда и версты. В результате, по расчетам МПС, цена дров, например, в безлесном Омске должна была снизиться с 22 до 18 р. за куб. саж. Естественно, что при введении более низких тарифов казна получала решающие преимущества в транспортировке лесных грузов, при том, что и при приобретении лесных материалов на казенных и кабинетских землях Алтая и Забайкалья закон также гарантировал железнодорожникам существенные льготы [5, л. 3–12; 6, л. 13].

На словах в правительственных учреждениях постоянно говорили о сохранности лесов, но на деле формировались условия не только поощрявшие вырубку, но и монополизировавшие это право в пользу казны. В первые годы сооружения Сибирской магистрали во всех ведомствах и в самом КСЖД считалось само собой разумеющимся, что дорога будет пользоваться исключительно дровами, так как «на большей части ее протяжения отопление дровами окажется гораздо более выгодным, как с узкой точки зрения интересов дороги, так и с более широкой — интересов страны. С одной стороны, — рассуждал геолог П.К. Яворовский, — при самой постройке дороги, на больших участках своего протяжения пересекающей почти нетронутые лесные площади, получится огромное количество дарового древесного топлива, с другой, — нет сомнения, что употребление в виде топлива тех масс древесного материала, которые даст неизбежный процесс расчистки лежащих по сторонам лесных площадей, в смысле народной экономии далеко более разумно и выгодно, чем та непроизводительная растрата его, какую мы видим ныне при системе подсечного хозяйства, когда огромное количество леса пропадает непроизводительно, сгорая или сгнивая на полях» [22, с. 15].

В конце 1892 г., Богданович и Яворовский, оценивая возможность развития сталерельсового производства на Абаканском железодобывательном заводе в Енисейской губернии и размер запасов древесного топлива возле предприятия, сделали оптимистичный вывод, что до полного истребления лесов в Сибири еще очень далеко. «Кому приходилось так исколесить тайгу в Алатау и Саянах, как нам в минувшем году, — отметил Богданович, — тот согласится, что самые страшные лесные пожары отражаются на тайге не более, чем один удар топора по веко-

вому кедру... До сих пор хищнический топор в верховья сибирских рек не забрался и, с точки зрения экономии природы, мнение относительно истребления лесов, например, в Енисейской губернии, я считаю пока неправильным. Мне кажется, что обязанность всякого, понимающего природу, — стремиться удержать такое положение вещей» [1, с. 11–12].

Вместе с тем, попытки развивать на Абаканском заводе сталерельсовое производство при существующем недостатке качественного минерального топлива (коксующихся углей), по мнению геолога, могли обернуться экологической катастрофой для окружающих лесов: «Конечно, хищнической энергии человека нет пределов, и во имя наживы и успеха люди, пожалуй, сумеют вырубить и вывезти леса с самых гребней Саяна и Алатау, — но, заключал Богданович, — наша прямая обязанность, как в интересах земледелия в богатых округах Ачинском и Минусинском, так и в видах правильного развития горнозаводской промышленности, железной и медной, приложить все усилия к тому, чтобы не допустить до этого; приложить все усилия, чтобы в Сибири возникла железная промышленность на минеральном топливе» [1, с. 14–15].

Главные задачи КСЖД и сформированной при нем Подготовительной комиссии (ПК) во главе с А.Н. Куломзиным, заключались в высшем надзоре за работами, согласовании усилий ведомств и руководстве вспомогательными предприятиями через использование механизмов сметного финансирования. При срочных поисках залежей угля, как наиболее сложной и насущной задачи, координация в деятельности ведомств носила особенно важный характер. Выступая на заседании ПК 29.12.1894 г., начальник Управления по сооружению Сибирской железной дороги Н.Е. Ададунов констатировал, что геологические работы в железнодорожной полосе осуществляются как горными инженерами, так и инженерами путей сообщения, совместно занятыми в производстве исследований месторождений каменного угля и нефти. Эта задача оттеснила на второй план любые другие занятия, и комиссия, утвердив кредит на разведки горных партий в 1895 г. в размере 36 тыс. р., обратила его исключительно на разведки минерального топлива. В то же время из программы работ были с легкостью вычеркнуты разведки на каменную соль возле Троицкого завода Енисейской губ., «как не имеющие непосредственного для железной дороги значения» [11, т. 7, л. 72].

Одновременно в КСЖД разрабатывались меры контроля за лесопользованием старожилов и вновь прибывающих переселенцев, формулировались задачи для межевых партий ведомства госимущества. В конце июля 1893 г. исправлявший должность Тобольского губернатора поднимал вопрос о том, что межевание казенных земель в его губернии неизбежно влечет истребление лесов на участках, отходивших в казну от старожилов и передаваемых переселенцам. Губернатор предложил незамедлительно организовать охрану этих участков, чтобы истребле-

ние лесов в полосе Сибирской ж. д. не вызвало «упадка экономического благосостояния» в южных округах губернии. По расчетам властей на сторожей, охранявших лесные насаждения в Ишимском и Тюкалинском округах в 1894 г. требовалось не менее 2220 р., но МГИ в 1893 г. смогло выделить на эти цели лишь четверть этой суммы, да и то «в виде особого временного воспособления» [11, т. 3, л. 271 об.].

В середине 1890-х гг. свободный земельный фонд западносибирских губерний, распределявшийся с помощью межевых работ, стал истощаться и освобождавшиеся межевые чины перемещались на восток — в таежные районы Восточной Сибири. С учетом новой ситуации КСЖД начал видоизменять свою лесоохранительную политику и возложил на межевые партии уже «не отводы переселенческих участков, а ограничение тех лесных площадей, кои должны остаться неприкосновенными» [11, т. 10, л. 96 об.]. По мнению, прозвучавшему в ПК осенью 1896 г., постепенное углубление земледельцев в тайгу и расширение обрабатываемых земель имело положительный характер, но «предоставление заимщикам в сем отношении полной свободы не могло быть допущено. С проведением Сибирской железной дороги, — говорилось в заседании, — ближайшие к рельсовой линии леса получают большое значение и потому надлежит охранять их от уничтожения» [11, т. 10, л. 96–96 об.]. В комиссии также отмечалось, что охрана лесных участков крайне важна и в климатическом отношении.

Так как ввод построенных участков магистрали в эксплуатацию шел уже полным ходом, то отсутствие надежных источников каменноугольного топлива ощущалось в полной мере. КСЖД поддержал активную позицию МГИ по исследованию и разработке торфяников в южных округах Тобольской губернии. В 1896–1903 гг. вопрос о добыче торфа для его применения в крестьянских хозяйствах и на магистрали рассматривался в семи заседаниях Комитета (26, 28, 30, 32, 38, 40 и самом последнем, 42-м). «Нельзя, конечно, отрицать, — говорилось в заседаниях ПК, — высокогосударственного значения намеченной для изысканий цели — ознакомить население с добычей нового материала для отопления его жилищ, но обеспечение рельсового пути топливом является столь важным, прямо сказать, насущным вопросом для правильной эксплуатации дороги, что, казалось бы, интересы последней должны быть поставлены при осуществлении проектируемых изысканий на первый план» [11, т. 10, л. 102–102 об.].

По словам министра путей сообщения М.И. Хилкова, западносибирский участок мог считаться обеспеченным дровами лишь на ближайшие два года [15, л. 57 об.]. От Челябинска до ст. Макушино, где лесов было совсем мало и существовала угроза их полного истребления, применялся уральский уголь по цене 13 к. за пуд (что соответствовало цене дров по 17 р. за куб. саж.). Его подвозили с Луньевской ветви Уральской же-

лезной дороги. Но на остальной части Запсиба, по заявлению Хилкова, паровозы могли остаться совсем без топлива, если бы залежи угля так и не удалось разведать [11, т. 10, л. 99 об.–100; 21, с. 11–12].

Открытие богатейшего Судженского месторождения каменного угля в непосредственной близости от линии железной дороги стало настоящим «подарком» для всех. В сентябре 1894 г. на уголь наткнулись рабочие-путейцы Судженской дистанции, рывшие колодец для полуказармы на 246-й версте [10, с. 5; 13, л. 55]. Но еще до начала серьезных разведок месторождения на средства фонда вспомогательных предприятий КСЖД казне пришлось выдержать упорную борьбу с частными лицами, спешившими перехватить перспективные участки. Весной 1896 г. П. К. Яворовскому удалось заложить 30 скважин на узком пространстве между частными заявками. Передвигаясь с топором в руках по глухой тайге, геолог не смог установить точные границы простирающихся залежей, но подтвердил прекрасное качество угля [19, л. 20–21; 23].

Летом 1896 г. в Судженку приехал Куломзин. В одном из своих писем он подчеркивал личное участие в судьбе месторождения: «Относительно каменноугольной залежи мне особенно посчастливилось, — писал Анатолий Николаевич, не скрывая радости. — Это то месторождение, на изучении которого я особенно настаивал и относительно которого геологи высказывали сомнения. Вообразите, оно оказалось особенно богатым и подходит к самой железной дороге... Пока открыто до 40 млн пуд. Пласты в 1½ саж. толщины» [12, л. 32об., 34об.]. Эта счастливая находка увенчала долгие искания и, во многом, спасла сибирские леса от разорения. В 1900 г. добыча угля в Судженке превысила 5 млн пудов, а топливо отсюда доходило и до Омска, и до Красноярска, широко используя на железной дороге, во многих мастерских и кузницах [13, л. 51, 54].

Опыт Комитета Сибирской железной дороги, который вырабатывался в условиях первого масштабного наступления человека на сибирскую природу, до сих пор не потерял своей актуальности. Истоки многих экологических проблем нынешнего дня тянутся оттуда, из времен конца XIX — начала XX в. Детальная разработка лесоохранительной практики КСЖД может быть далеко не лишней при подготовке природоохранных мероприятий, при организации работ по сбережению лесов, по мелиорации и рекультивации земель. Хотелось бы, чтобы этот опыт был востребован при восстановлении когда-то утерянного баланса между человеком и природой.

Список использованной литературы и источников

1. Богданович К. И. Железнодорожные месторождения Енисейской губернии и Абаканский железодобывающий завод: (стенографический отчет) / К. И. Богданович // Известия Общества горных инженеров. — 1893. — № 2. — С. 3–15.

2. В ожидании экономического переворота // Восточное обозрение. — 1893. — 25 апр., № 17. — С. 1–3.

3. Веденский М. О лесах и лесопромышленности Приамурского края / М. Веденский // Приамурские ведомости. — 1895. — № 78–79.
4. Высочайшие отметки с 1881 по 1890 г. во всеподданнейших отчетах по Сибири и Степному краю и сведения о местностях, лежащих по маршруту путешествия Е.И.В. Государя наследника цесаревича Николая Александровича из г. Владивостока в г. Уральск. — СПб., 1891. — 171 с.
5. Государственный архив Алтайского края. — Ф. 4. — Оп. 1. — Д. 2275 (Переписка об отчуждении земель Алтайского горного округа под полосу строящейся Западно-Сибирской железной дороги).
6. Государственный архив Читинской области. — Ф. 99. — Оп. 2. — Д. 64 (О распространении права бесплатного пользования ископаемыми для надобностей Забайкальской железной дороги).
7. Гурвич И. А. Переселения крестьян в Сибирь: исследование И. А. Гурвича / И. А. Гурвич. — М. : Тип. А. Левенсон, 1888. — 159 с.
8. Живописная Россия. — СПб. : Т-во М. О. Вольф, 1902. — Т. 2, № 92.
9. Истомина Э. Г. Лесоохранительная политика России в XVIII — начале XX века / Э. Г. Истомина // Отечественная история. — 1995. — № 4. — С. 34–51.
10. Корвин-Сакович Б. Ф. Очерк возникновения в Томской губернии судебных каменноугольных копей и меры, проектируемые для их дальнейшего развития / Б. Ф. Корвин-Сакович. — СПб., 1901. — 19 с.
11. Материалы Комитета Сибирской железной дороги (МКСЖД). — СПб., 1893–1904. — Т. 1–28. Конволюты хранятся в Российской государственной библиотеке (шифр: А306–1), описаны по переплетам.
12. Отдел рукописей Российской государственной библиотеки. — Ф. 178. — М. 9803. — Д. 8 (Воспоминания А. Н. Куломзина).
13. Российский государственный исторический архив (РГИА). — Ф. 1273. — Оп. 1. — Д. 30 (О сношениях с разными местами и лицами).
14. РГИА. — Ф. 1273. — Оп. 1. — Д. 151 (О производстве в 1894 и 1895 гг. геологических исследований и разведок месторождений каменного угля).
15. РГИА. — Ф. 1273. — Оп. 1. — Д. 168 (О гидрографическом исследовании озера Байкал).
16. Реки Сибири и России и Сибирская железная дорога. — Казань : Тип. В. М. Ключникова, 1884. — 51 с.
17. Россия в конце XIX века / под общ. ред. В. И. Ковалевского. — СПб. : Тип. «Брокгауз-Ефрон», 1900. — 984 с.
18. Сосновский И. В. Отдел Комитета Сибирской железной дороги на Всемирной Выставке 1900 г. в Париже. — СПб.: Гос. тип., 1901. — 62 с.
19. Санкт-Петербургский филиал Архива Российской академии наук. — Ф. 265. — Оп. 3. — Д. 75 (Переписка А. П. Карпинского с Горным департаментом и горными инженерами о разведках каменного угля).
20. Стенбок М. М. К вопросу о Сибирской железной дороге / М. М. Стенбок. — СПб. : Типо-лит. Макларен, 1881. — 29 с.
21. Хилков М. И. Всеподданнейший отчет министра путей сообщения по поездке в Сибирь для ознакомления на месте с положением дела по постройке Сибирской железной дороги / М. И. Хилков. — СПб., 1896. — 62 с.
22. Яворовский П. К. Горная промышленность Сибири и Сибирская железная дорога / П. К. Яворовский // Известия Общества горных инженеров. — 1894. — № 7. — С. 1–37.

23. Яворовский П. К. Каменноугольные разведки в Судженском угленосном районе в 1896 г. (предварительный отчет) / П. К. Яворовский // Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. — СПб. : Тип. М. Стасюлевича, 1898. — Вып. 9. — С. 85–108.

Информация об авторе

Канн Сергей Константинович — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Государственная публичная научно-техническая библиотека СО РАН, 630008, 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 str., Novosibirsk, 630008, Russian Federation, e-mail: skann@yandex.ru.

УДК 502.4(571.5)(09)
ББК 20.1(253)г

И.В. КУРЫШОВА

НАЧАЛО ЗАПОВЕДНОГО ДЕЛА В СИБИРИ (К 100-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ БАРГУЗИНСКОГО ЗАПОВЕДНИКА)

На основе исторических источников изучается процесс создания первого заповедника в России. Рассматриваются главные принципы, определяющие режим заповедников, исследуются вопросы проведения Баргузинской экспедиции, проблемы организации и функционирования Баргузинского заповедника в первые годы его существования.

Ключевые слова: Русское географическое общество, Сибирь, Баргузинская экспедиция, Баргузинский заповедник, охрана соболя.

I.V. KURYSHOVA

THE ONSET OF NATURE RESERVE ACTIVITY IN SIBERIA (BY 100TH ANNIVERSARY OF THE ESTABLISHING OF THE BARGUZINSKY NATURE RESERVE)

Due to historical sources the research unveils the foundation of the first nature reserve in Russia. The author focuses on the basic principles regulating its regime. The article deals with the realization of the Barguzinsky expedition, organizational and functional issues of the reserve during the early years.

Keywords: The Russian geographical society, Siberia, the expedition Barguzin, Barguzinsky reserve, protection of sable.