УДК 94(47).083

А. И. Макурин

Транссибирская магистраль в начале XX в. глазами американского инженера Линдона У. Бейтса

Создание Транссибирской магистрали, одного из величайших транспортных сооружений в истории человечества, стало заметным событием рубежа XIX–XX вв. За строительством самой протяженной железной дороги внимательно наблюдали в Европе и Америке. В силу своего географического положения дорога становилась крупнейшей транспортной артерией, соединявшей две части света — Европу и Азию, потенциально усиливала геополитическое влияние Российской империи на Дальнем Востоке. Таким образом, экономическое и стратегическое значение «Великого сибирского пути» было весьма существенным. Именно поэтому Транссибирская магистраль являлась объектом пристального внимания мировой прессы, общественности, политиков, военных.

В Соединенных Штатах интерес к железнодорожному делу в России возник задолго до начала XX в. и был обусловлен как экономическими, так и стратегическими обстоятельствами. В деловых кругах США на рубеже XIX и XX вв. вырабатывались планы строительства на территории Российской империи железнодорожного пути, соединяющего Азию с Америкой[1]. Эта идея не была нова, однако она получила второе дыхание в 1890-х гг. именно в связи со строительством Транссиба. Рассматривалась также перспектива участия американцев в строительстве магистрали, но этим планам не суждено было реализоваться. Российское правительство приняло решение строить железную дорогу исключительно своими силами и на свои деньги, но вместе с тем предпринимало по-

пытки открыть американский финансовый рынок для строительства железных дорог в России[2]. Всё это становилось предметом обсуждения в американском Конгрессе, а русские власти еще сильнее разжигали интерес к Транссибу. Тема строительства Транссибирской железной дороги стала центральной в русской экспозиции на Парижской всемирной выставке 1900 г. и таковой должна была стать на Луизианской выставке 1904 г. в Сент-Луисе[3]. Благодаря такой рекламе внимание к Транссибу во всем мире нарастало.

Сооружение дороги привлекло многих американцев, пожелавших своими глазами увидеть воплощение грандиозного замысла русской инженерной мысли. На этапе строительства «Великого сибирского пути» по нему проехали известные американские политики, общественные деятели и представители деловых кругов. Во время поездки по Транссибу американские фотографы Уильям Генри Джексон, инженер-железнодорожник и фотограф, член Всемирной транспортной комиссии[4], и Бертон Холмс, знаменитый шоумен и предприниматель, сделали многочисленные снимки городов, транспортных сооружений, пассажирских вагонов, портреты строителей дороги, переселенцев и жителей Сибири. Впоследствии Б. Холмс опубликовал серию иллюстрированных лекций, в которых описал свое путешествие и поместил фотографии, сделанные в России в 1901 г.[5]

Особо следует отметить то внимание, которое уделяли Транссибу американские политики и военные. Наиболее видным из них был сенатор А. Беверидж, совершивший поездку по России в 1901 г. Известный сторонник внешней экспансии и завоевания мировых рынков для США опубликовал свои впечатления в очерке «The Russian Advance». Летом 1902 г. офицер Азиатской эскадры американского флота лейтенант Э. Т. Лонг получил распоряжение проехать по недавно достроенной КВЖД и всей Транссибирской магистрали от Порт-Артура до Петербурга. Его доклад на заседании Генерального совета флота об увиденном во время путешествия через всю Россию был выслушан с «большим интересом»[6]. В годы русско-японской войны американские военный атташе Уильям Джадсон и военно-морской атташе Н. Мак-Калли также проехали по железной дороге. Джадсон оценил стратегическое значение магистрали, показав недостаточность созданной транспортной сети в условиях современной войны.[7] Заметным событием явился визит в Россию военного министра в администрации Т. Рузвельта Уильяма Говарда Тафта. В рамках большого кругосветного путешествия будущий президент США проследовал от Владивостока по Китайско-Восточной железной дороге и далее через всю страну[8].

В 1908 г. Россию посетил Линдон Уоллес Бейтс, американский предприниматель, инженер-консультант, писатель, авторитетный специалист в области техники и экономики. Бейтс был известен как создатель крупнейшей землечерпалки на электрической тяге под названием «американская драга» и автор проектов углубительных работ на реках и каналах. К тому времени он уже совершил смелые вояжи на Гудзонский залив в 1900 г., в Панаму в 1904 г., а еще

ранее, будучи тринадцатилетним подростком, в 1894 г., — в Россию. Бейтс преследовал преимущественно коммерческие интересы в России. В свое второе путешествие он отправился с целью попасть в Китай и этот путь, пролегавший через Сибирь и Монголию, он преодолел зимой. Этот смелый и безрассудный бросок через заснеженные просторы и пустынные территории был впоследствии описан им в книге «The Russian Road to China». Книга была опубликована в 1910 г. Практически половина книги посвящена России и представляет собой ценный источник по ее истории. Не меньшую ценность очерк представляет для исследователей национальных образов в историческом аспекте, поскольку Бейтс внес свой вклад в формирование образа России до Первой мировой войны[9].

В 1909 г. Бейтс вместе с рядом английских предпринимателей был вовлечен в проект открытия компании по разработке новейшего нефтяного месторождения на Кубани. Он являлся менеджером одного из дочерних предприятий, контролируемых Англо-Майкопской корпорацией. К тому времени за плечами Бейтса числилось несколько реализованных инженерных проектов по строительству нефтедобывающих сооружений, которые должны были приносить ему доход в виде процента от реализации добытой нефти. По словам его друга Герберта Гувера, будущего президента США, Бейтс «всё глубже и глубже погружался в нефтяной бизнес» — получил контракт на строительство трубопровода на Юге России[10]. Дальнейший «послужной список» инженера включал не менее увлекательное путешествие вверх по реке Ориноко из Венесуэлы и новые контракты в нефтяном бизнесе в Южной Америке. Таким образом, Бейтс был не только любителем путешествий, но имел незаурядный профессиональный опыт, работая в различных компаниях. Позднее он стал депутатом Законодательной ассамблеи Нью-Йорка, состоял членом различных общественных инженерных организаций[11].

Наблюдения этого неординарного человека, легшие в основу очерка «Российский путь в Китай», содержат много исторической информации о Сибири начала XX в. Кроме того, высказанные Линдоном Бейтсом суждения существенно дополняют образ России, сложившийся в американском обществе к началу XX в. В очерке нашли отражение такие сюжеты, как социальный уклад российского общества, картины повседневности различных социальных слоев, характеристика городской жизни. Значительное внимание американский инженер уделил экономике Сибири, он оценил соотношение экономического и стратегического значения Транссибирской железнодорожной магистрали, техническое состояние железнодорожного хозяйства.

Особый интерес для американского инженера представляло функционирование транссибирской магистрали, недостаточность развития которой в масштабах Сибири он отмечал. По некоторым подсчетам, писал Бейтс, при размерах территории, во много раз превышающих территорию Европы, Сибирь имела железнодорожную сеть меньшую, чем одна только американская

железнодорожная магистраль «Чикаго, Милуоки, Сент-Пол и Тихоокеанская железнодорожная компания», более известная как «Милуокский путь» (Chicago, Milwaukee, St. Paul, and Pacific Railroad Company). Действительно, общая протяженность железнодорожного пути в Сибири к 1904 г. составляла 8144 км (включая КВЖД), в то время как общая протяженность всего «Милуокского пути» в 1909 г. составляла 23,3 тыс. км, и это была только одна из нескольких трансконтинентальных железнодорожных линий[12].

Являлся общепризнанным также тот факт, что железная дорога имела крайне низкую доходность, сообщал Бейтс, ссылаясь на некоего информированного банкира (или банковского служащего), указывавшего на ежегодный дефицит бюджета железной дороги. По его словам, общий доход в 24 млн руб. составлял лишь одну шестую часть всего дохода Канадской Тихоокеанской железной дороги (Canadian Pacific Railway). Такое положение в железнодорожном транспорте России, по словам автора, сравнивалось с египетскими пирамидами — грандиозным, но не имеющим никакой практической пользы для человечества сооружением. В России неоднократно высказывалось мнение, писал автор очерка, что «железная дорога являлась жертвой» чисто политически обоснованной цели укрепить связь с Тихоокеанским регионом, поэтому она была неспособна обеспечить экономическое процветание [13].

Следует отметить, что вопрос о назначении Транссиба бурно обсуждался и в самой России с момента начала проектирования магистрали. Эти проблемы рассматривались, в частности, на заседаниях Императорского Русского технического общества в 1887–1890 гг. Им была создана «Комиссия по вопросу о железной дороге через всю Сибирь», мнения членов которой разделились: одни считали приоритетным военно-стратегическое назначение железной дороги, другие отдавали предпочтение торгово-экономическим интересам. Примечательно, что и те, и другие опирались на опыт упомянутой выше Канадской Тихоокеанской железной дороги[14]. С. Ю. Витте в своих воспоминаниях называл «все стратегические соображения о направлении дорог» химерами и фантазиями. При сооружении железных дорог государство, по его мнению, должно руководствоваться «исключительно экономическими соображениями»[15].

Тем не менее, в Америке к тому времени прочно укрепилось представление о том, что вся железнодорожная система России развивалась благодаря своему стратегическому назначению, т.е. в военных целях.[16] Самым ярким примером и доказательством этого утверждения являлось создание «Великого сибирского пути», или Транссибирской магистрали. Сенатор А. Беверидж критиковал строителей этой дороги за низкое качество исполнения работ, что свидетельствовало, по его мнению, об отсутствии перспективных планов развития транспортной системы в соответствии с увеличивающимися экономическими потребностями Сибири. Вину за это, а также за неэффективную эксплуатацию железнодорожного транспорта Беверидж возлагал на собственника, т.е. на государство. Если бы подобная дорога строилась на частные средства,

то собственник сделал бы всё, чтобы извлечь максимальную прибыль, отмечал сенатор. То есть дорога приобрела бы коммерческую направленность и по меньшей мере окупала бы себя[17]. Он вообще очень низко оценивал способность русских создавать железные дороги, отвечавшие современным требованиям, как, впрочем, и что-либо другое. В то же время это не помешало Бевериджу выступить за подписание соглашения с Россией в целях обеспечения доступа американских товаров в Маньчжурию и Сибирь. В чем-то сенатор оказался прав, поскольку уже на этапе строительства Транссиба выяснилось несоответствие проектной пропускной способности дороги ожидаемым объемам перевозок[18].

Подобная оценка состояния железнодорожного транспорта преобладала в работах американских и других иностранных авторов, писавших о России в начале XX в. Считалось, что железные дороги были важнейшей частью государственного бизнеса в России и одновременно одним из рычагов протекционистской политики. Эта политика предоставляла благоприятную возможность для русских промышленников нажиться на спекулятивных ценах. За 15 лет строительства железных дорог, сообщал английский журналист Э. Диллон, из 150 млн фунтов стерлингов (1400 млн руб.), затраченных на создание железных дорог, не менее 84 млн (795 млн руб.)»ушли в карманы собственников русских металлургических заводов»[19]. Сибирская железнодорожная магистраль стоила казне 750 млн долларов (1455 млн руб.), сообщал У. Ширбранд, хотя могла бы стоить только 300 (580 млн руб.), если бы строилась с использованием более дешевых импортных материалов и техники[20].

Авторы этих публикаций обрушивались на русское правительство с критикой ярко выраженной протекционистской политики, которая проявилась и в принятии правительственного решения о строительстве Транссибирской магистрали своими силами. Для большинства американских авторов представлялось вполне очевидным то, что цели правительства при эксплуатации железных дорог скорее отвечали интересам финансовой и промышленной верхушки страны, нежели интересам широких слоев населения. Действительно, всё первое десятилетие XX в. русские железные дороги приносили невысокие доходы. Так, в 1907 г. общая сумма чистой прибыли всех дорог составила 156 млн руб., при этом государственные дороги отличались значительно более высокой прибыльностью, чем частные, а сибирские железные дороги приносили только убытки, которые составили более 25 млн руб. (для сравнения, в 1906 г. — 44 млн руб.)[21].

Будучи пассажиром железной дороги, Бейтс и сам мог видеть многие недостатки строительства и функционирования железнодорожной магистрали, особенно в сравнении с аналогичными магистралями в США и Канаде. В первую очередь к таким недостаткам он относил неразвитость инфраструктуры и низкую пропускную способность. Мнение Бейтса основывалось на собственных впечатлениях и рассказах очевидцев. Следуя в поезде, американец встретил интересных попутчиков — чиновника министерства путей сообщения и инженера-железнодорожника, участвовавшего в строительстве магистрали. Их дис-

куссия о недостатках и достоинствах Транссибирской магистрали была передана в очерке. Чиновник толковал о большой государственной пользе железной дороги. Инженер обращал внимание на низкую пропускную способность линии, низкую скорость поездов, «ползущих как улитка». С его слов, товарный поезд двигался со скоростью 12 верст в час, почтовый — 20, а пассажирский экспресс — 30. В ответ железнодорожный служащий сетовал на недостаток снабжения топливом и частые изгибы пути как причины низкой скорости движения. Тем не менее низкая скорость оставалась фактом, который смог зафиксировать сам Бейтс, поскольку его поезд пришел с опозданием на 12 часов[22]. Кроме того, видавший виды русский инженер, оказавшийся его попутчиком, свидетельствовал и о других нелицеприятных явлениях на железной дороге, о чем американский путешественник поведал своим читателям. Многие пассажиры, проехавшие весь путь от Челябинска до Иркутска, испытывали, по словам Бейтса, депрессию от одноколейной дороги, не имеющей никаких ответвлений, и длительного отсутствия каких-либо поселений между городами и станциями на долгом пути.

Вместе с тем Бейтс не был столь категоричен в оценках предназначения и масштабов деятельности сибирской дороги, как его предшественники, побывавшие на Транссибе[23]. В очерке справедливо отмечалось, что в России низкая доходность дороги объяснялась тем, что она имела в большей степени значение стратегическое, нежели экономическое. Однако он не соглашался с теми, кто оценивал значимость дороги только по уровню ее доходности. Статистика верна, соглашался Бейтс, однако следует иметь в виду, что дорога играла огромную цивилизующую роль в развитии Сибири[24].

Справедливости ради следует отметить, что Бейтс и другие его современники застали Транссибирскую магистраль в тот момент, когда ее деятельность еще не была отлажена в полной мере. Впоследствии функционирование железной дороги улучшилось. Как отмечал в своих воспоминаниях инженер Э. Б. Кригер-Войновский, занимавший заметные должности в министерстве путей сообщения, в том числе должность товарища министра путей сообщения (1916), до начала Первой мировой войны «пассажирское сообщение на наших дорогах было доведено до такого состояния, которому могла завидовать Западная Европа, за исключением разве одной Германии. Прямые беспересадочные вагоны трех классов не только в сообщении от столиц, но и со всеми крупными городами и курортами, прямые дальние поезда со спальными вагонами и ресторанами от Петербурга и Москвы к пограничным станциям и ко всем наиболее отдаленным городам государства, как Владивосток, Батум, Ташкент и пр.»[25].

Подтверждая в целом приведенные современниками оценки политики в области железнодорожного строительства в России, Бейтс, вопреки преобладающим представлениям, акцентировал внимание на экономической пользе, которую дорога принесла для развития Сибири. Той части Сибири, которая стремительно развивается, железная дорога оказала большую поддержку.

Для аграрного развития Центральной Сибири значение железной дороги, по мнению инженера, сравнимо с той ролью, которую в Египте сыграл Нил как связующее звено в создании государства.

Бейтс признавал, что основная цель строительства железнодорожной магистрали, связавшей Сибирь с Европейской Россией, — стратегическая. Однако ее экономическая значимость также была для него очевидной. Стремительный рост сибирских городов инженер связывал со строительством железной дороги. Так, население Омска, где железная дорога пересекает другую транспортную артерию — реку Иртыш, возросло с 37 тыс. в 1897 г. до 70 тыс. в 1908. Население Сретенска возросло с 2 до 12 тыс. Население Иркутска увеличилось с 60 до 80 тыс. человек с момента открытия железной дороги[26]. Несмотря на то что Бейтс допускал неточности в статистической информации, сама тенденция была подмечена им верно. Например, население Иркутска по данным переписи 1897 г. составляло 51 434 чел.[27], а в 1908 г. — 91 117[28]. Кроме того, Бейтс учитывал влияние проводимой в эту эпоху правительством переселенческой политики, которая стала дополнительным стимулом для роста населения. В частности, согласно официальным данным, только в 1907 г. в Иркутскую и Енисейскую губернии прибыло более 21 тыс. переселенцев, что превышало общую численность прибывших за предшествующие пять лет (1902–1906)[29]. Именно на время начала столыпинской аграрной реформы приходится завершение строительства основной части Транссибирской магистрали. Однако уже само строительство железной дороги стимулировало переселение. Так, за двадцатилетие — с 1885 по 1904 г. — наибольшее количество переселенцев приходилось на пятилетие 1895–1899 гг., когда разворачивались основные строительные работы, и, по расчетам русского статистика С. К. Патканова, в эти годы прибыло 181,6 % переселенцев по отношению к среднему числу за весь двадцатилетний период[30]. Очевидно, что для американского очевидца именно железная дорога стала определяющим фактором роста сибирского населения.

Огромное экономическое значение железнодорожной магистрали для американского инженера было очевидно еще и потому, что об этом свидетельствовали многочисленные собеседники, с которыми ему довелось общаться за время путешествия. Банковский служащий, с которым Бейтс познакомился в Иркутске, заявил, что полноценная «торговля пришла с железной дорогой, о чем до того мы даже и не мечтали»[31].

Значение железной дороги, по мнению Л. Бейтса, состояло даже не столько в сиюминутной экономической пользе, сколько в том, что она являлась «ключом к будущему Сибири». Пригодные для земледелия территории Сибири, согласно расчетам Бейтса, были равны по размерам пахотным землям таких штатов, как Мичиган, Висконсин, Миннесота, Огайо, Индиана, Иллинойс, Айова, Миссури, Канзас, Небраска и обе Дакоты вместе взятых. Эти земли были хорошо обеспечены водой, а климат был пригоден для выращивания зерновых, убеждал инженер, к тому же территории обеспечены водным и железнодорожным транс-

портом. Однако эти земли, отмечал он, слабо заселены и в сравнении с американскими земледельческими штатами, имевшими плотность населения 50 чел. на квадратную милю, имели ничтожное население. Так, в Томской губернии она составляла всего 6 чел. на квадратную милю, а в Енисейской — 0,6 чел.

Приведенные Бейтсом данные во многом заслуживают доверия, если учесть, что территория сельскохозяйственных земель упомянутых им штатов составляла в 1910 г. приблизительно 1,4 млн кв. км[32], а обрабатываемых сельскохозяйственных земель только в заселяемом районе средней полосы Сибири, по данным Центрального статистического комитета МВД, насчитывалось к 1899 г. 116 тыс. кв. км, или 10,6 млн десятин. Согласно расчетам русского экономиста и статистика А. А. Кауфмана, к этому же времени в крестьянском и инородческом пользовании находилось до 45 млн десятин земли, или 492 тыс. кв. км[33]. К этому следовало добавить 21 млн десятин, или 229 тыс. кв. км обследованных свободных земель, пригодных для сельского хозяйства, и таким образом мы получаем свыше 700 тыс. кв. км земель, которые имелись в Сибири, по данным современной для Бейтса статистики[34]. Однако американский инженер не ошибся в своих оценках, поскольку современный фонд земель сельскохозяйственного назначения Сибири оценивается более чем в 1,5 млн кв. км[35]. Завершая оценку экономического значения Транссиба, Бейтс пишет: «Из всего сказанного можно определенно утверждать одно: Сибирь — это колосс, дремлющий под снегами»[36].

В некоторых деталях очерк уводил читателя от устоявшихся к началу XX в. в американской литературе оценок экономической политики российского самодержавия. Линдон Бейтс был достаточно прагматичен в своих взглядах на роль и место железнодорожного транспорта в России вообще и Транссибирской магистрали в частности. Он руководствовался опытом делового человека и оценивал с точки зрения бизнесмена реальную значимость Транссиба, в котором видел фактор будущего экономического развития Сибири; он усматривал великую цивилизующую роль этой транспортной артерии. В этом он отличался от современников, использовавших тему строительства дороги для критики политической действительности Российской империи. По всей видимости, американский инженер был достаточно хорошо информирован об экономическом и политическом положении Российской империи и был знаком с важнейшими статистическими данными.

Автор не лишен определенного литературного дарования. Очерк от начала до конца написан очень ярким, образным языком с использованием самых разнообразных публицистических приемов. В каждом разделе перед читателем предстают яркие образы попутчиков, железнодорожных служащих, горожан, которые разговаривали между собой и с автором очерка. Значительное место Бейтс уделил описанию Иркутска, в котором он делал пересадку и останавливался в связи с этим на несколько дней. Пребыванию в Иркутске он посвятил целую главу, которая начинается с описания иркутского железнодорожного

вокзала. Эти наблюдения представляют огромный интерес для изучения быта и нравов сибирского населения России, городской жизни Иркутска того времени. Большой интерес представляет также оценка состояния русского общества, данная американским наблюдателем. Американский инженер обращал внимание на такие вопросы, как организация общины и ее значение в жизни российского общества, самосознание сибирского крестьянства. Бейтс не обошел вниманием другие категории сибирского населения (казаков, коренные сибирские народы). Эта линия сопровождалась колоритными социальными портретами жителей сибирских селений.

---

1 См.: *Алепко А. В.* К вопросу об американских проектах строительства в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке во второй половине XIX — начале XX в. // Americana. Вып. 2. Волгоград, 1998. С. 112–117; «Американцы шаг за шагом захватывают наш край». О проекте железной дороги Канск — Берингов пролив / Публ. Ю. Мурина // Источник. 1996. № 4. С. 44–48.

2 *Saul N. E.* Concord and Conflict: The United States and Russia, 1867–1914. Lawrence: UP of Kansas, 1996. P. 379–381. См. также: *Романов Б. А., Ананьич Б. В.* Попытки С. Ю. Витте открыть американский денежный рынок // Исторический архив. 1959. № 1, 2. С.???.

3 См.: Россия на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. СПб., 1900. Ч. 1. С. 49; Д. 1. По вопросу об участии Министерства путей сообщения на выставках в Сент-Луисе и на конгрессе специалистов по страхованию в Нью-Йорке. 7 января 1903–26 апреля 1904 г. // РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 531. Л. 17–18.

4 Всемирная транспортная комиссия (the World's Transportation Commission), организованная железнодорожным публицистом Джозефом Пэнгборном, организовала в 1894–1896 гг. кругосветный тур с целью собрать фотоматериалы о транспортных системах мира для Колумбийского музея в Чикаго. Уильям Г. Джексон к тому времени был известен благодаря серии художественных фотографий американского Запада, также он делал фотографии для геологических экспедиций.

5 *Holmes B.* The Burton Holmes lectures. With illustration from Photographs by the Author: In 10 vols. Michigan, 1901. Vol. 8. См. также: *Аширова Э.*, *Максимов И.* Люди с насыпи // Родина. 2016. № 10. С. 14–15.

6 *Носков В. В.* Военно-морские атташе и миссии США в России, последняя треть XIX — начало XX в. // Политика. Общество. Человек. СПб., 2008. С. 271.

7 The McCully Report: the Russo-Japanese War, 1904–05 / Ed. by R. A. von Doenhoff. Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1977; Report by Captain W. V. Judson, Attaché with the Russian Army in Manchuria during the Russo-Japanese War // Russia in War and Revolution: General William V. Judson's Accounts from Petrograd, 1917–1918 / Ed. by N. V. Salzman. Kent: The Kent State, UP, 1998. P. 21–22.

8 *Minger R. E.* William Howard Taft's Forgotten Visit to Russia // Russian Review. 1963. Vol. 22. N2 (April). P. 149–156.

9 *Журавлева В. И.* Понимание России в США: образы и мифы: 1881–1914. М.: РГГУ, 2012. С. 347, 806.

10 The Memoirs of Herbert Hoover: Vols. 1–3. New York, 1951. Vol. 2. Years of Adventure 1874–1920. P. 109.

11 Year Book of the Empire State Society Sons of the American Revolution. 1914–1916. New York, 1915. P. 80.

12 История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб., 1994. С. 160; *Field H. H.* History of the Milwaukee Road, 1892–1940. [S. l.], 1941. P. 46.

13 *Bates L. W.* Russian Road to China. New York, 1910. P. 65.

14 Труды Комиссии ИРТО по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. По VIII-му отделу общества. СПб., 1890. С. 4, 8. См. также: *Канн С. К.* Опыт железно-

дорожного строительства в Америке и проектирование Транссиба // Зарубежные экономические и культурные связи Сибири (XVIII–XX вв.). Новосибирск, 1995. С. 114–136.

15 *Bumme C. Ю.* Воспоминания. М., 1960. Т. 2. С. 452.

16 *Kozmin P. A.* Some Features of the Russian Economic Situation // Journal of Political Economy. 1904. Vol. XII. March. P. 265; *Ogg F. A.* Russia's financial condition // American Monthly Review of Review's. 1910. Vol. 41. N1 (Jan.). P. 65; *Walling W. E.* Russia's Message: The True World Import of the Revolution. New York, 1917. P. 73.

17 *Beveridge A.* Russian Advance. New York, 1904. P. 214.

18 См.: История железнодорожного транспорта России. С. 164.

19 *Dillon E. J.* The Breakdown of Russian Finances // Nineteenth Century. 1905. Vol. 57. January–June. P. 385.

20 *Schierbrand W.* Russia's Economic Future // Forum. 1906. Vol. 37. N3 (March). P. 429.

21 Ежегодник России 1910 года (год седьмой) / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1911. С. 753.

22 *Bates L. W.* Russian Road to China. P. 55.

23 Ibid. P. 65.

24 Ibidem.

25 *Кригер-Войновский Э. Б.* Записки инженера: Воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999. С. 36.

26 *Bates L. W.* Russian Road to China. P. 68–69.

27 Население городов по переписи 28 января 1897 года / Сост. Центральным статистическим комитетом. Вып. 2. СПб., 1897. С. 30.

28 *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. Иркутск, 1994. С. 112–113.

29 Ежегодник России. 1908 год. (Год пятый) / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1909. С. 105.

30 Ежегодник России. 1907 год. (Год четвертый) / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1908. С. XXXI.

31 *Bates L. W.* Russian Road to China. P. 92.

32 Historical Statistics of the United States. Colonial Times to 1970. New York, 1989. P. 460.

33 *Кауфман А. А.* Земельный вопрос и переселение // Сибирь, ее современное состояние и нужды: сборник статей / Под ред. И. С. Мельника. СПб., 1908. С. 82.

34 Ежегодник России. 1907 год. С. LIV–LVII.

35 *Лысанова Г. И., Сороковой А. А.* Потенциал земельных ресурсов регионов Сибири // География и природные ресурсы. 2015. № 2. С. 150.

36 *Bates L. W.* Russian Road to China. P. 69.

References

ALEPKO A. V. *K voprosu ob amerikanskih proektah stroitel'stva v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke vo vtoroj polovine XIX — nachale XX v.* [American Railway Projects in the East Siberia Region and the Far East of Russia in the 19–20th Centuries. In Russ.] // Americana. Vyp. 2. Volgograd, 1998. S. 112–117.

«Amerikancy shag za shagom zahvatyvayut nash kraj». O proekte zheleznoj dorogi Kansk — Beringov proliv / Publ. by Yu. Murina [«Americans have captured step by step our land». The project of the railroad Kansk — Bering Strait / By Yu. Murina] // Istochnik. 1996. N4. S. 44–48.

ASHIROVA E. H., MAKSIMOV I. *Lyudi s nasypi* [Peoples from railroad embankment. In Russ.] // Rodina. 2016. N10. S. 14–15.

BATES L. W. *Russian Road to China*. New York, 1910.

BEVERIDGE A. *The Russian Advance*. New York, 1904.

DILLON E. J. *The Breakdown of Russian Finances* // Nineteenth Century. 1905. Vol. 57. P. 373–389.

Ezhegodnik Rossii 1910 goda (god sed'moj) / Central'nyj statisticheskij komitet MVD. [Yearbook of Russia 1910. In Russ.]. St Petersburg, 1911.

Ezhegodnik Rossii. 1907 god. (God chetvertyj) / Central'nyj statisticheskij komitet MVD. [Yearbook of Russia 1907. In Russ.]. St Petersburg, 1908.

Ezhegodnik Rossii. 1908 god. (God pyatyj) / Central'nyj statisticheskij komitet MVD. [Yearbook of Russia 1908. In Russ.]. St. Petersburg, 1909.

FIELD H. H. *History of the Milwaukee Road, 1892–1940*. Chicago, 1941.

Historical Statistics of the United States. Colonial Times to 1970. New York: Kraus International Publication, 1989. Part I.

HOLMES B. *The Burton Holmes lectures. With illustration from Photographs by the Author: In 10 Vols*. Michigan, 1901. Vol. 8.

[HOOVER H.] *The Memoirs of Herbert Hoover: Vol. 1–3*. New York, 1951. Vol. 2. Years of Adventure 1874–1920.

Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T. 1: 1836–1917 gg. [The History of Russian Railways. Vol. I: 1836–1917. In Russ.]. St Petersburg, 1994.

[JUDSON W. V.] *Russia in War and Revolution: General William V. Judson's Accounts from Petrograd, 1917–1918* / Ed. by Neil V. Salzman. Kent: The Kent State UP, 1998.

KANN S. K. *Opyt zheleznodorozhnogo stroitelstva v Amerike i proektirovanie Transsiba* [The US experience of the railway construction and the Transsib engineering. In Russ.] // Zarubezhnye ehkonomicheskie i kul'turnye svyazi Sibiri (XVIII–XX vv.). Novosibirsk, 1995. S. 114–136.

KOZMIN P. A. *Some Features of the Russian Economic Situation* // Journal of Political Economy. 1903/1904. Vol. XII (Dec. 1903. — Sept. 1904). March. P. 261–270.

KRIGER-VOJNOVSKIJ Eh. B. *Zapiski inzhenera: Vospominaniya, vpechatleniya, mysli o revolyucii*. [Engineer's notes: Memoirs, impressions, thoughts about the revolution. In Russ.]. Moscow, 1999.

LYSANOVA G. I., SOROKOVOJ A. A. *Potencial zemel'nyh resursov regionov Sibiri* [Supply of soil resources of the Siberian regions. In Russ.] // Geografiya i prirodnye resursy. 2015. N2. S. 149–155.

[MCCULLY N. A.] *The McCully Report: the Russo-Japanese War, 1904–05* / Ed. by R. A. von Doenhoff. Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1977.

MINGER R. E. *William Howard Taft's Forgotten Visit to Russia* // Russian Review. 1963. Vol. 22. N2 (April). P. 149–156.

Naselenie gorodov po perepisi 28 yanvarya 1897 goda / Sost. Central'nym statisticheskim komitetom. Vyp. 2. [The population of cities according to the census January 28, 1897. In Russ.]. St Petersburg, 1897.

NOSKOV V. V. *Voenno-morskie attashe i missii SSHA v Rossii, poslednyaya tret' XIX — nachalo XX v.* [US Naval attachés and missions in Russia, the last third of the 19th — early 20th century. In Russ.] // Politika. Obshchestvo. Chelovek / Otv. red. V. M. Koval'chuk. St Petersburg, 2008. S. 256–284.

OGG F. A. *Russia's financial condition* // American Monthly Review of Review's. 1910. Vol. 41. N1 (Jan.). P. 60–67.

ROMANOV B. A., ANAN'ICH B. V. *Popytki S. Yu. Vitte otkryt' amerikanskij denezhnyj rynok* [S. Yu. Witte's attempts to open the American financial market. In Russ.] // Istoricheskij arhiv. 1959. N1, 2.

ROMANOV N. S. *Letopis' goroda Irkutska za 1902–1924 gg.* [Annals of Irkutsk for the 1902–1924. In Russ.]. Irkutsk, 1994.

Rossiya na Vsemirnoj vystavke v Parizhe v 1900 g. [Russia at the World Exhibition in Paris 1900]. St Petersburg, 1900. Ch. 1.

SAUL N. E. *Concord and Conflict: The United States and Russia, 1867–1914*. Lawrence: UP of Kansas, 1996.

SCHIERBRAND W. *Russia's Economic Future* // Forum. 1906. Vol. 37. N3 (March). P. 435–439.

Trudy Komissii IRTO po voprosu o zheleznoj doroge cherez vsyu Sibir'. 1889–1890 gg. Po VIII-mu otdelu obshchestva. [Proceedings of the IRTS Commission on the Railways across Siberia. 1889–1890. 8th Department of society. In Russ.]. St Petersburg, 1890.

VITTE S. YU. *Vospominaniya: V 3 t.* [The Memoirs. In 3 vols. In Russ.]. Moscow, 1960. T. 2.

WALLING W. E. *Russia's Message: The True World Import of the Revolution*. New York, 1917.

Year Book of the Empire State Society Sons of the American Revolution. 1914–1916. New York, 1915.

ZHURAVLEVA V. I. *Ponimanie Rossii v SSHA: obrazy i mify: 1881–1914*. [Understanding Russia in the United States: Images and Myths. 1881–1914. In Russ.]. Moscow: RGGU, 2012.

Список литературы

Алепко А. В. К вопросу об американских проектах строительства в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке во второй половине XIX — начале XX в. // Americana. Вып. 2. Волгоград, 1998. С. 112–117.

«Американцы шаг за шагом захватывают наш край». О проекте железной дороги Канск — Берингов пролив / Публ. Ю. Мурина // Источник. 1996. № 4. С. 44–48.

Аширова Э., Максимов И. Люди с насыпи // Родина. 2016. № 10. С. 14–15.

Витте С. Ю. Воспоминания. М., 1960. Т. 2.

Д. 1. По вопросу об участии Министерства путей сообщения на выставках в Сент-Луисе и на конгрессе специалистов по страхованию в Нью-Йорке. 7 января 1903–26 апреля 1904 г. // РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 531. Л. 17–18.

Ежегодник России 1910 года (год седьмой) / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1911.

Ежегодник России. 1907 год. (Год четвертый) / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1908.

Ежегодник России. 1908 год. (Год пятый) / Центральный статистический комитет МВД. СПб., 1909.

Журавлева В. И. Понимание России в США: образы и мифы: 1881–1914. М.: РГГУ, 2012.

История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб., 1994.

Канн С. К. Опыт железнодорожного строительства в Америке и проектирование Транссиба // Зарубежные экономические и культурные связи Сибири (XVIII–XX вв.). Новосибирск, 1995.

Кригер-Войновский Э. Б. Записки инженера: Воспоминания, впечатления, мысли о революции. М., 1999.

Лысанова Г. И., Сороковой А. А. Потенциал земельных ресурсов регионов Сибири // География и природные ресурсы. 2015. № 2. С. 149–155.

Население городов по переписи 28 января 1897 года / Сост. Центральным статистическим комитетом. Вып. 2. СПб., 1897.

Носков В. В. Военно-морские атташе и миссии США в России, последняя треть XIX — начало XX в. // Политика. Общество. Человек. / Отв. ред. В. М. Ковальчук. СПб., 2008.

Романов Б. А., Ананьич Б. В. Попытки С. Ю. Витте открыть американский денежный рынок // Исторический архив. 1959. № 1, 2.

Романов Н. С. Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. Иркутск, 1994.

Россия на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. СПб., 1900. Ч. 1.

Труды Комиссии ИРТО по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. По VIII-му отделу общества. СПб., 1890.

Bates L. W. Russian Road to China. New York, 1910.

Beveridge A. The Russian Advance. New York, 1904.

Dillon E. J. The Breakdown of Russian Finances // Nineteenth Century. 1905.Vol. 57. January–June.

Field H. H. History of the Milwaukee Road, 1892–1940. [S. l.], 1941.

Historical Statistics of the United States. Colonial Times to 1970. New York, 1989. Part I.

Holmes B. The Burton Holmes lectures. With illustration from Photographs by the Author: In 10 Vols. Michigan, 1901. Vol. 8.

[*Hoover H.*] The Memoirs of Herbert Hoover: Vols. 1–3. New York, 1951. Vol. 2. Years of Adventure 1874–1920.

[*Judson W. V.*] Russia in War and Revolution: General William V. Judson's Accounts from Petrograd, 1917–1918 / Ed. by N. V. Salzman. Kent: The Kent State UP, 1998.

Kozmin P. A. Some Features of the Russian Economic Situation // Journal of Political Economy. 1903/1904. Vol. XII (Dec. 1903 — Sept. 1904). March. P. 261–270.

[*McCully N. A.*] The McCully Report: the Russo-Japanese War, 1904–05 / Ed. by R. A. von Doenhoff. Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1977.

Minger R. E. William Howard Taft's Forgotten Visit to Russia // Russian Review. 1963. Vol. 22. N2 (April). P. 149–156.

Ogg F. A. Russia's financial condition // American Monthly Review of Review's. 1910. Vol. 41. N1 (Jan.).

Saul N. E. Concord and Conflict: The United States and Russia, 1867–1914. Lawrence: UP of Kansas, 1996.

Schierbrand W. Russia's Economic Future // Forum. 1906. Vol. 37. N3 (March).

Walling W. E. Russia's Message: The True World Import of the Revolution. New York, 1917.

Year Book of the Empire State Society Sons of the American Revolution. 1914–1916. New York, 1915.

А. И. Макурин. Транссибирская магистраль в начале XX в. глазами американского инженера Линдона У. Бейтса

В статье рассматривается взгляд американского инженера и предпринимателя Линдона Бейтса на Транссибирскую магистраль, ее роль и значение для развития России в начале XX в. Дорога имела важное стратегическое и экономическое значение, поэтому приезжавшие в Россию американцы очень внимательно следили за возведением железной дороги и оценивали ее назначение. В американской печати вышло много публикаций, посвященных теме Транссиба. О ней писали известные политики, предприниматели, инженеры, дипломаты и военные, в разное время проехавшие по этой дороге. Бейтс побывал на Транссибе в 1908 г. Исследование основано на анализе его очерка, вышедшего в виде отдельной книги в 1910 г. Очерк представляет интерес как исторический источник, содержащий сведения об экономическом и социальном состоянии Сибири в начале XX в. С помощью компаративного анализа показано значение очерка как оригинального источника в изучении истории формирования представлений о России в США на рубеже XIX–XX вв. Бейтс руководствовался опытом делового человека и оценивал с точки зрения бизнесмена реальную значимость Транссиба, в котором видел фактор будущего экономического развития Сибири и усматривал его великую цивилизующую роль. В этом он отличался от современников, использовавших тему строительства дороги для критики политической действительности России.

Ключевые слова: Сибирь, Транссибирская магистраль, Линдон Бейтс, Соединенные Штаты, американские журналисты, Российская империя, аграрное развитие Сибири, заселение Сибири.

A. I. Makurin. The Trans-Siberian Railway at early 20th century in the view of US engineer Lindon Bates

This article is concerned with the view the Trans-Siberian Railway, its role and significance for the development of Russia in the early 20th century of the American engineer and entrepreneur Lyndon Bates. The road had an important strategic and economic significance. The American visitors closely observed the construction of the railway at Siberia and assessed the purpose of Trans Siberia. The American press this time left a lot of publications on the subject of railways. About it wrote well-known politicians, businessmen, engineers, diplomats and military officers at different times to take a ride on the Trans-Siberian Railway. Bates traveled by the Trans-Siberian Railway in 1908. The study is based on an analysis of his essay published as a book in 1910. The essay is of interest as a historical source containing information about the economic and social state of Siberia at the beginning of the 20th century. The primary importance of the essay is as an historical source with dates about the economic and social state of Siberia at the early of 20th century. In addition, the essay contains unique assessments of the progress of construction, operation and strategic role of the railway. The article is represented the significance of essay as distinctive source for study of Russian image at the United States at the turn of the 19th and 20th centuries by the comparative study. Being influenced by mind of entrepreneurship, Bates evaluated the real significance of the Trans-Siberian as the factor of the future economic development of Siberia from the point of view the businessman. He saw the great civilizing role of this transportation system. In this he was different from other authors, who used the theme of building a road to criticize the political reality of Russia.

Key words: Siberia, the Trans-Siberian Railway, Lindon Bates, the United States, American journalists, Russian Empire, the agrarian development of Siberia, the settlement of Siberia.

Макурин, Андрей Игоревич — к. и. н., доцент кафедры истории и социально-гуманитарных дисциплин ФГБОУ ВО «Глазовский государственный педагогический институт им. В. Г. Короленко».

Makurin, Andrei Igorevich — PhD in History Science, Associate Professor of the History Department, The Glazov Korolenko State Pedagogical Institute

E-mail: aimdif@yandex.ru