

Однако вскоре дело Сибирской дороги оказалось в основном в руках нового (с августа 1892 г.) министра финансов С.Ю. Витте<sup>46</sup>. Он был сторонником быстрейшего сооружения магистрали, рассматривая её как важнейшее государственное и политическое предприятие<sup>47</sup>. Чтобы убедить прижимистого Александра III в возможности масштабных работ, министр финансов сознательно занизил стоимость магистрали до 350 млн. руб.<sup>48</sup> Но и эта сумма была тяжёлым бременем для хронически дефицитного бюджета, поэтому С.Ю. Витте выдвинул идею специальной эмиссии для строительства рельсового пути («сибирские рубли»).

### 1.3. «Сибирские рубли»

Впервые идею эмиссии для финансирования строительства Сибирской железной дороги министр финансов высказал в записке 13 ноября 1892 г.<sup>49</sup> Он предполагал выпустить 150 млн. руб., ограничив их хождение Сибирью, и представил план погашения этой эмиссии, рассчитанный на 23 года<sup>50</sup>.

---

<sup>46</sup> Как справедливо отметил В.Ф. Борзунов, проект Сибирской железной дороги попал к новому министру финансов практически в готовом виде. Однако С.Ю. Витте внёс туда и своё: он придал делу колоссальный размах, постарался связать его с идеей транзитной торговли между Европой и Азией, а также сделал акцент на необходимости сблизить Сибирь с европейской частью империи (Борзунов В.Ф. Архивные материалы... С.199–201).

<sup>47</sup> Романов Б.А. Указ. соч. С.56–61.

<sup>48</sup> Куломзин А.Н. Пережитое // РГИА. Ф.1642. Оп.1. Д.186. Л.17. С.Ю. Витте, представляя смету на строительство магистрали, не оговаривал, что упрощённые технические условия сооружения дороги (облегчённые рельсы, крутые склоны, временные деревянные мосты и т.п.) потребуют в ближайшем будущем замены, которая обойдётся в немалую сумму. Колоссальных затрат требовал участок за Байкалом с его горными перевалами и тунелями. Список скрытых статей расходов можно легко продолжить, всё это хорошо понимали уже тогда опытные сановники вроде А.Н. Куломзина или Н.Х. Бунге.

<sup>49</sup> О порядке и способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути 13 ноября 1892 г. // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Кн.2. Ч.1. М., 2004. С.184–229.

<sup>50</sup> Б.В. Ананьич привёл рассказ В.В. Максимова, опубликованный в марте 1915 г. в газете «День» о существовании записки С.Ю. Витте о строительстве Сибирской дороги на «сибирские рубли», все экземпляры которой министр финансов впоследствии якобы пытался уничтожить (Ананьич Б.В. Россия и международный капитал 1897–1914: очерки истории финансовых отношений. Л., 1970. С.15, прим.). Это интервью ближайшего сотрудника министра финансов звучит двусмысленно: отдельной записки о «сибирских рублях» не было. Речь может идти о двух документах, где содержится упоминание о них: всеподданнейшем докладе С.Ю. Витте 6 ноября 1892 г. «О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и о назначении совещания для обсуждения сего дела» и записке 13 ноября 1892 г. «О порядке и способах соору-

В Особом совещании 21 ноября 1892 г., посвященном сооружению Великого Сибирского пути, С.Ю. Витте обозначил два источника для финансирования строительства. Первый – это обыкновенные и чрезвычайные доходы государственного бюджета. Министр полагал, что в ближайшие годы будет возможно взять из казны до 60 млн. рублей на магистраль. Но требовалось изыскать ещё около 100 млн. руб. Для устранения этого дефицита С.Ю. Витте предложил выпустить в местный оборот «сибирские кредитные билеты» на сумму 92 734 591 руб. На Особом совещании министр финансов заявил, что «имеет некоторые основания предполагать, что колич[ество] обращ[аемых] в России денеж[ных] знаков недостаточно», поэтому следует увеличить денежную массу в целом, заодно используя выпуск новых билетов для строительства Сибирской дороги<sup>51</sup>. В суждениях С.Ю. Витте нашли явное отражение взгляды ряда экономистов–публицистов, выступавших за неограниченную эмиссию бумажных денег с целью удовлетворить кредитный голод, особенно – экспортеров–аграриев (Г.В. Бутми и др.). Они полагали, что такую эмиссию можно связать кредитами, поэтому она не скажется серьёзно на курсе бумажного рубля. В частности, таких взглядов придерживался С.Ф. Шарапов, близкий в начале 1890-х гг. министру финансов.

Рассуждения С.Ю. Витте вызвали принципиальные возражения председателя Комитета министров Н.Х. Бунге, который подверг сомнению устойчивость рубля даже при незначительной эмиссии и напомнил министру финансов, что такие действия могут нанести ощутимый удар по курсу русских ценных бумаг за границей. Последнее обстоятельство вызывало опасения и

---

жения Великого Сибирского железнодорожного пути». Также вызывает сомнение и достоверность рассказа В.В. Максимова о стремлении С.Ю. Витте изъять записку о сооружении Сибирской дороги, в которой речь шла о «сибирских рублях», у всех, кто её получил. Такой документ попал бы во все заинтересованные ведомства, забрать его из многих делопроизводств было бы немислимо. Естественно, что и всеподданнейший доклад 6 ноября 1892 г. и записка 13 ноября 1892 г. сохранились в немалом количестве экземпляров. Кроме того, С.Ю. Витте, похоже, вовсе не предпринимал специальных действий, чтобы стереть память об истории с «сибирскими рублями». Так, в 1900 г., когда чиновник Министерства финансов М.Г. Зельманов по поручению министра готовил очерк об истории сооружения Сибирской железной дороги, он включил туда и сюжет о «сибирских рублях». С.Ю. Витте оказался в целом доволен трудом М.Г. Зельманова, а на предложение И.П. Шипова убрать из текста рассказ о «сибирских рублях», министр ответил: «Как сочтёте нужным, так и сделайте» (РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.249. Л.407). История «сибирских рублей» попала также в записку за подписью С.Ю. Витте об учреждении Комитета Сибирской дороги. Так что скрывать сам факт не имело никакого смысла, а тем более пытаться изымать многочисленные документы.

<sup>51</sup> Черновая запись хода Особого совещания 21 ноября 1892 г. // РГИА. Ф.560. Оп.41. Д.71. Л.12.

сомнения и у С.Ю. Витте. В результате он отказался от своего предложения и выдвинул новую комбинацию: взять 92,7 млн. руб. в Государственном банке, перевести их в казначейство и использовать на сооружение Сибирской магистрали<sup>52</sup>. В окончательном варианте министр финансов предложил пустить в оборот кредитные билеты, подготовленные ещё в 1881 г. для введения золотого размена, но так и оставшиеся в хранилище, на сумму в 92,7 млн. руб., просто забрав их из банка. Эта сумма согласно указу Александра II 1 января 1881 г. была уплачена казначейством Государственному банку, но так как золотое обращение тогда так и не было введено, она осталась на счетах коммерческих операций Государственного банка<sup>53</sup>. Большинство участников совещания одобрило этот план, с их мнением согласился царь<sup>54</sup>. Однако три сановника (Н.Х. Бунге, Н.М. Чихачёв и И.А. Вышнеградский) настаивали на том, что билеты следует не просто взять на время из Государственного банка, а оформить это как заимствование. За их позицией стояло опасение многоопытных бюрократов в том, что такой шаг может быть воспринят как сигнал о намерении и дальше сохранять бумажное обращение в России, а также подозрение, что С.Ю. Витте и впредь будет прибегать к подобной опасной для устойчивости рубля мере<sup>55</sup>. Но этот вариант в конечном итоге не был осуществлён из-за опасений за курс рубля и русских ценных бумаг за границей.

#### ***1.4. Особенности строительства Сибирской магистрали***

Сооружение самой протяжённой стальной магистрали в мире сопровождалось рядом нестандартных управленческих решений. Все вопросы строительства дороги передали специально учреждённому по инициативе С.Ю. Витте 10 декабря 1892 г. Комитету Сибирской железной дороги под председательством наследника престола Николая Александровича. Это был уникальный для самодержавной России орган, объединивший в своём лице компетенцию сразу нескольких ведомств для решения единой задачи. Его нетрадиционность состояла в том, что по сравнению с множеством разных межведомственных комиссий, комитетов и совещаний, он получил в руки реальные рычаги власти (право готовить представления в Государственный совет) и поэтому мог действовать эффективно<sup>56</sup>. Царевич плохо понимал дело, которым ему сле-

<sup>52</sup> Там же. Л.12–13.

<sup>53</sup> Там же. Оп.28. Д.249. Л.253.

<sup>54</sup> Журнал Особого совещания о постройке Сибирской железной дороги 21 ноября 1892 г. // РГИА. Ф.265. Оп.2. Д.634. Л.10–11.

<sup>55</sup> РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.249. Л.255–256.

<sup>56</sup> Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С.131–132. В какой-то части эти «привилегии» распространились в будущем и на КВЖД. Так, её пекинский отдел имел право прямого сношения с китайскими властями, минуя МИД (Нилус Е.Х. Указ. соч. С.24).