

ИСТОРИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЕ / HISTORIOGRAPHY AND SOURCE STUDIES



Серия «История»
2020. Т. 32. С. 91–100
Онлайн-доступ к журналу:
<http://izvestiahist.isu.ru/ru>

ИЗВЕСТИЯ
Иркутского
государственного
университета

УДК 94(571)
DOI <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2020.32.91>

Два взгляда на строительство железных дорог в Восточной Сибири (по материалам работ сибирского золотопромышленника Якова Фризера)*

И. Владимирски

Академический колледж Ахва, Израиль

М. В. Кротова

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,
г. Санкт-Петербург, Россия*

Аннотация. Рассматриваются проблемы строительства железных дорог в Восточной Сибири в конце XIX – начале XX в., процессы зарождения местной сибирской инициативы, противостоящей официально принятой линии правительства, которое руководствовалось внешнеполитическими и стратегическими интересами. Акцент сделан на деятельности Я. Д. Фризера, иркутского купца, еврейского золотопромышленника, который принял активное участие в обсуждении железнодорожных проектов.

Ключевые слова: Восточная Сибирь, железные дороги, купечество, золотопромышленность, Иркутск, Я. Д. Фризер.

Для цитирования: Владимирски И., Кротова М. В. Два взгляда на строительство железных дорог в Восточной Сибири (по материалам работ сибирского золотопромышленника Якова Фризера) // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2020. Т. 32. С. 91–100. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2020.32.91>

История развития путей сообщения в Восточной Сибири представляет особое и недостаточно разработанное поле исторического исследования. Огромные пространства Сибири и слабость коммуникаций вызывали беспокойство российского правительства – это был политический и стратегический вопрос сохранения целостности страны. Однако в Петербурге плохо представляли, как живут и передвигаются люди по этой отстоящей от центра России на десятки тысяч верст окраине. Пути сообщения в Сибири подразделялись на сухопутные и водные, которые имели свои достоинства и

* Исследование выполнено по международному гранту центра «Сэфер» на исследования по истории и культуре российского еврейства в различные исторические периоды. Грант предоставлен в рамках благотворительной программы «Академическая иудаика на постсоветском пространстве», реализуемой при поддержке фонда «Генезис» (Genesis Philanthropy Group).

недостатки, но со временем пришло понимание, что только железная дорога могла стать связующей артерией Сибири и Центральной России. Первые упоминания о необходимости разработки плана строительства Сибирской железной дороги появились в 50-х гг. XIX в. в связи с поражением России в Крымской войне и продвижением России на Восток. Вопрос обсуждался на разных уровнях, и в конце концов в Петербурге был создан Комитет Сибирской железной дороги с цесаревичем Николаем Александровичем во главе. В состав Комитета входили министры соответствующих ведомств и некоторые высшие чины по личному назначению цесаревича. Было образовано соответствующее Управление по сооружению Сибирской железной дороги, вошедшее в Министерство путей сообщения.

Представители от Сибири в состав ведомственных комитетов включены не были и на заседания не приглашались. Зачастую экспертные комиссии из центра избегали контактов с местными администраторами, промышленниками и специалистами, чтобы не затевать дискуссий. Администрация и общественность Восточной Сибири не получали практически никакой информации о готовящемся проекте и в основном питались слухами. Можно предположить, что проект Сибирской дороги изначально воспринимался как нечто чужеродное и не имеющее непосредственного отношения к потребностям Сибири и сибирского общества. В очередной раз окраине предлагалась роль простого статиста в имперской постановке по расширению государственного контроля и присутствия на Востоке.

300 лет, прошедшие с момента формального присоединения к России, сформировали на территории Сибири особый тип населения, который в отличие от петербургских чиновников, относящихся к Сибири как к месту кратковременного пребывания для продвижения по служебной лестнице, считали Сибирь «своей», болели ее интересами, изучили каждый ее уголок. Второе и третье поколения бывших воров, убийц, политкаторжан и провинившихся чиновников не готовы были воспринимать автоматически принимаемые правительством решения, а хотели участвовать в их обсуждении самым активным образом. Газета «Восточное обозрение» негодовала: «На первом плане новейшие защитники Сибирской железной дороги выставляют аргументы с точки зрения стратегии. Стратегическая ценность России – вот то новенькое словечко, которым пытаются заменить недостаток фактов и ясных представлений о значении Сибирской железнодорожной линии»; «защитников Сибирской железной дороги занимает не Сибирь, не ее промышленное и экономическое развитие, а такие вопросы как будущность Владивостока и роль России на берегах Тихого океана»¹. Еще в период строительства дороги появились проекты вспомогательных путей к Сибирской магистрали – в центральные управления были поданы многочисленные ходатайства представителей сибирских городских общественных управлений, съездов золотопромышленников о проведении новых железных дорог («питательных ветвей») за счет казны, которые были признаны несвоевременными [4, с. 438–439].

¹ Восточное обозрение. 1890. № 30. 29 июля; № 39. 30 сент.

Примером возрастающей местной инициативы и предприимчивости сибирского торгово-промышленного класса стал еврейский купец 1-й гильдии г. Иркутска Яков Давидович Фризер (1869–1932) – владелец богатейших Королонских золотых приисков. Он был не просто одним из крупных частных золотопромышленников Восточной Сибири, но и человеком глобального мышления и практической деловой хватки. Фризер сравнил по качеству и затратам проекты проведения дороги на свои Королонские прииски, где было занято свыше тысячи рабочих и служащих, пригласив и оплатив работу профессиональных инженеров. Как рачительный хозяин и предприниматель, изъездивший баргузинскую и олекминско-витимскую тайгу с картой в руках, он пришел к выводу, что строительство железной дороги не является единственной панацеей в решении проблем сибирской золотопромышленности. Географические и климатические особенности делали проведение железной дороги крайне дорогим предприятием, а вот устройство хорошей грунтовой дороги при тех же условиях, на его взгляд, было гораздо предпочтительнее. В 1902 г. он построил прекрасную грунтовую дорогу, которая обошлась ему всего в 38 тыс. руб. по цене 4750 руб. за версту, в то время как проведение узкоколейки, по его расчетам, обошлось бы в 30 тыс. руб. за версту [10, с. 30].

Выступая на I Всероссийском съезде золото- и платинопромышленников от Баргузинского округа в Петербурге в 1907 г., Фризер затронул две насущные проблемы золотопромышленности Восточной Сибири: «редкость населения» в районе приисков, их крайняя отдаленность от населенных мест (до 600–800 верст) и недостаток грунтовых и водных путей сообщения, что крайне затрудняло доставку рабочей силы и продовольствия на прииски [9, с. 191–193]. В своем «Статистико-экономическом очерке Королонских золотых промыслов» Фризер подробно описал, с какими трудностями сталкивались золотопромышленники при доставке на прииски необходимого продовольствия и оборудования и сколько затрачивали они времени на этот рутинный процесс. Почти 7/8 всех грузов доставлялись на прииски водным путем, в несколько этапов: продовольствие закупалось на пароходных пристанях по р. Лене; затем после вскрытия реки грузы перевозились на лодках до с. Витим; далее следовала буксировка грузов на баржах на протяжении 300 верст в Бодайбо и далее 120 верст до Нерчинского склада; на складе товары хранились до открытия зимнего санного пути во второй половине ноября и до начала апреля (перевозка осуществлялась по льду рек на оленьих, верблюжьих или конных упряжках). Для летнего пути использовалась верховая дорога протяженностью в 60 верст. Закупка необходимого приискового оборудования производилась в Гамбурге, откуда оно в разобранном состоянии доставлялось до Николаевска-на-Амуре, затем через Амур и Шилку в Нерчинск, а оттуда в ноябре транспортировалось на верблюдах (караван в 400 голов проделывал путь в 950 верст от Нерчинска до Королона и к январю приходил на прииски). В осеннюю и весеннюю распутицу всякое сообщение с приисками прекращалось [10, с. 76–78].

Яков Фризер был одним из первых сибирских купцов, кто поднял вопрос о необходимости учета интересов местной промышленности при планировании и проведении в Сибири транспортных путей. Личные контакты и знакомства Фризера с горными инженерами, местной администрацией, материалами поисковых партий в немалой степени способствовали формированию комплексного подхода к проблемам экономического развития Восточной Сибири.

В своих воспоминаниях он выделил в своей жизни «железнодорожный период», который считал самым интересным². Поражение в Русско-японской войне заставило российское правительство внимательнее отнестись к сибирским проблемам. В декабре 1906 г. в Иркутске было проведено совещание о путях сообщения в Сибири при иркутском генерал-губернаторе, созванное по предложению министра путей сообщения Н. К. Шауфуса и премьер-министра П. А. Столыпина, которое одобрил император Николай II. На совещание были приглашены чиновники из Петербурга – из переселенческого управления, военного и железнодорожного ведомства, управления водными путями – и представители от местных властей, купечества, пароходовладельцев, промышленников и других лиц для обсуждения местных потребностей Сибири в путях сообщения «с целью выработки программы проведения новых путей и усовершенствования старых» [7, с. 1–8]. К совещанию, в котором приняло участие более 200 человек, были представлены разнообразные проекты, записки, доклады об устройстве трактов, водных путей, железных дорог в Сибири, в том числе и «Записка о путях сообщения в Сибири» Я. Д. Фризера [8, с. 17–25].

Я. Д. Фризер в числе прочих был приглашен на это совещание, участвовал в заседаниях V секции под председательством И. П. Моллериуса. На этой секции было рассмотрено несколько проектов железных дорог, однако наилучшим был признан проект пути от ст. Тулун до с. Усть-Кут на р. Лене, который представил горный инженер С. Ф. Малявкин, проводивший в 1905 г. изыскания этого района вместе с горным инженером Госбергом. Этот проект вызвал оживленные прения, причем Я. Фризер выступил против него, полагая, что это направление неудачное, проходит «по пустынной местности, хлебопашество здесь почти отсутствует», дорога, таким образом, останется без грузов, а прииски без хлеба [7, с. 32]. Фризера поддерживали и другие иркутяне. Многие из предложенных проектов, по мнению Фризера, не отличались широтой анализа и преследовали узкие интересы тех или иных золотопромышленников. Ни один из проектов не придавал значения начальному пункту будущей дороги, и почти все варианты шли в обход Иркутска, являющегося крупным торговым и финансовым центром Восточной Сибири. Проектируемая дорога обсуждалась исключительно как имеющая значение для развития золотопромышленности отдаленной олекминско-витимской тайги, вопросы колонизации края и его торгово-промышленные интересы совершенно игнорировались [8, с. 3].

² Личный архив Я.Д. Фризера. Дневники. Тетрадь 3. Л. 22 об.

Иркутская городская дума в феврале 1907 г. поддержала идею директора Иркутского промышленного училища В. И. Тышко о проведении железной дороги от Иркутска до Бодайбо, ассигновав на организацию изысканий 16 тыс. руб. из городской казны. В конце 1910 г. при Иркутской городской думе была образована комиссия по вопросу о Ленской дороге под председательством В. М. Посохина, которая проанализировала предполагаемую смету проекта Иркутск – Бодайбо и пришла к заключению об экономической нецелесообразности данного проекта в силу его дороговизны и остановилась на варианте Иркутск – Жигалово (Усть-Илга), направив экспедицию для изучения этого варианта [5].

Яков Фризер был активным участником обсуждения путей сообщения в Восточной Сибири как на страницах местной прессы, так и на заседаниях различных обществ и комиссий в Иркутске и Петербурге. На одном из заседаний Восточно-Сибирского отдела Императорского русского географического общества 2 марта 1911 г. он поддержал проект железной дороги Иркутск – Жигалово, в защиту которого привел такие аргументы, как пригодность территории для колонизации, наличие дополнительных и довольно неплохих грунтовых дорог (Якутский тракт и проселочные дороги по степной местности), а также возможность соединения ее со стратегически важной Амурской железной дорогой в целях переброски войск и доставки грузов в Забайкальскую область и Маньчжурию. Единственным недостатком проекта была необходимость углубления русла Лены в целях повышения ее проходимости для глубокосидящих пароходов. Даже с учетом этих издержек проектная стоимость предлагаемого варианта оценивалась в 30–40 тыс. руб. за версту [8, с. 5–7]. В своем заключительном слове Я. Д. Фризер отметил, что проектируемая дорога свяжет отдаленнейший, богатый природой и важный для государства Ленский край с Европейской Россией особым внутренним самостоятельным рельсовым путем, даст новый толчок для развития золотопромышленности по р. Алдан и по побережью Охотского моря [8, с. 10–17].

Очень скоро до Иркутска дошли слухи о намерении правительства решить положительно вопрос о соединении Лены железной дорогой с Сибирской магистралью и о внесении в смету государственных расходов на 1911 г. суммы в 67 тыс. руб. на производство изысканий новых железных дорог. Для экономического исследования Ленского бассейна и возможных трасс из Петербурга был направлен А. Е. Богдановский, прошедший четыре летних месяца 1911 г. в Восточной Сибири, выясняя «государственные выгоды» предполагаемых железных дорог, собирая сведения как от административных учреждений, так и от торговцев, промышленников, местных общественных деятелей. Он должен был рассмотреть различные варианты железных дорог, которые делились на так называемые западные: Тулун – Усть-Кут, Тайшет – Усть-Кут, Тайшет – Братский острог и др. и восточные: Тыреть – Жигалово, Иркутск – Жигалово, Иркутск – Верхолениск и др. [1, с. 1–6]. В конечном итоге Богдановский после совещаний в Бодайбо и Якутске был склонен поддержать проект «Тулун – Усть-Кут», причем на сове-

щании в Бодайбо 8 июля 1911 г. было высказано мнение, что восточный вариант, предлагаемый Иркутской городской думой, имел только «местное», а не государственное стратегическое значение, а иркутянам «надо смотреть на вопрос с более широкой точки зрения и отождествлять интересы своего района с интересами государства» [1, с. 264].

С целью продвижения местных сибирских проектов в Петербурге по инициативе Л. Ф. Граумана, главного управляющего компании Ленского золотопромышленного товарищества («Лензото»), в 1903 г. была создана Постоянная совещательная контора золото- и платинопромышленников. Яков Фризер был членом конторы со дня ее основания, активным участником совещаний, представляя золотопромышленников Баргузинского округа и Иркутской губернии, проводя несколько месяцев в году в Петербурге. 22 и 27 февраля 1912 г. на особом совещании конторы состоялось обсуждение вариантов соединения Приленского края с Сибирской железной дорогой рельсовым путем. На голосование после бурного обсуждения было вынесено несколько проектов: «Тайшет – Усть-Кут» (предложен горным инженером Карповичем); «Тулун – Усть-Кут» (предложен бароном Гинцбургом); «Иркутск – Усть-Илга» (предложен городской Думой г. Иркутска); «Иркутск – Жигалово» (проект узкоколейной дороги Я. Д. Фризера); «Иркутск – Бодайбо» (проект В. П. Половникова); «Иркутск – Байкал – Бодайбо» (проект горного инженера К. Н. Тульчинского) и проект «Тыреть – Усть-Илга». В ходе дискуссии Фризер с большим профессионализмом и знанием местных условий возражал оппонентам, ставя во главу угла потребности экономического развития края³.

События на приисках «Лензото» зимой 1912 г., а потом и начавшаяся Первая мировая война отодвинули осуществление намеченных планов. Однако война показала недостаточность железнодорожной сети, загруженность отдельных железнодорожных участков и направлений, необходимость интенсивного железнодорожного строительства. В начале 1915 г. было решено созвать Особое межведомственное совещание под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова для обсуждения перспектив железнодорожного строительства, причем была поставлена задача определить необходимость постройки дорог для разгрузки «затрудненных направлений» и создания «пионерных» дорог, приобщающих «новые районы к общей экономической жизни страны»⁴. Приоритетным было, конечно, строительство железных дорог, способствовавших разработке лесных и горных богатств России (угля, руды, золота, нефти). К обсуждению решили привлечь региональных чиновников, инженеров, ученых и общественность. Так, Иркутская городская дума в декабре 1915 г. постановила командировать в Петроград городского голову И. М. Бобровского, В. М. Посохина, Я. Д. Фризера, И. И. Серебренникова и В. А. Рассушина. В своих дневниках Яков Фризер отметил: «Как еврей, я не мог участвовать даже официально в

³ РГИА. Ф. 49. Оп. 1. Д. 108. Л. 18–48.

⁴ Сводный журнал заседаний Особого Межведомственного Совещания по выработке плана железнодорожного строительства на предстоящее пятилетие 1917–1922 г. СПб., 1916. С. 8.

комиссии Городской Думы, но при избрании меня для поездки в Петербург я потребовал официального избрания меня Городской Думою, и только после моего категорического отказа иначе ехать, это было выполнено. Были даже разговоры, что губернатор не утвердит такое незаконное постановление, но местная высшая администрация очень хорошо знала меня и ценила, и пропустила протокол»⁵.

В начале января 1916 г. представители Иркутска провели в Петрограде два совещания с представителями Ленского товарищества и решили, что иркутяне и «Лензото» будут «совместными усилиями защищать железнодорожную линию Иркутск – Бодайбо» [6, с. 186]. Фризер писал: «На совещании по железным дорогам я выступал в пользу Иркутского проекта и до того увлекся, что моим коллегам пришлось несколько раз давать мне знаки о сокращении своей “речи”. Так как даром слова совершенно не обладаю, то потом спрашивал, не наплел ли что-нибудь, но выяснилось, что говорил сносно, но слишком долго, и сановники нервничали»⁶. И. И. Серебренников, также участвовавший в совещании, в своем дневнике заметил: «Расчеты предпринимателей, худо ли хорошо, были составлены все же на основании изучения действительного и возможного по проведению дороги состояния производительных сил в районе этой дороги, расчеты же департамента – умозрительно, кабинетным путем. При расчетах департамента восточные варианты Ленской железной дороги были сразу же поставлены в неблагоприятное положение». Когда уже в Иркутске Серебренников узнал, что комиссия высказалась за проведение Ленской железной дороги в западном направлении, то записал в дневнике: «Так-то петроградские бюрократы прислушиваются к голосу местных людей... В общем, кончилось все для иркутян неудачно» [6, с. 191].

В дальнейшем совещание продолжило свою работу уже без местных представителей, причем на заседании 5 мая 1916 г. по вопросу о Ленской железной дороге было принято решение о необходимости постройки в первую очередь магистрали Тулун – Усть-Кут. Позже, 30 июня 1916 г. было заслушано письмо иркутского генерал-губернатора, который настаивал на линии Иркутск – Жигалово – Бодайбо, после чего было решено подвергнуть вопрос о направлении линии «дальнейшему изучению». Так, активное сопротивление иркутян привело к тому, что на заседании 5 ноября 1916 г. после обсуждения большинство высказалось за второй, «восточный» вариант⁷.

Историческая действительность распорядилась так, что этим планам преобразования Сибири не суждено было осуществиться. Первая советская пятилетка (1928–1932 гг.) возвратила дискуссию о железнодорожном строительстве в Сибири на исходные позиции конца XIX в., в которой мнение местных специалистов было полностью подавлено производственным энтузиазмом центра. Горный инженер П. Н. Бутырин, знакомый со многими

⁵ Личный архив Я. Д. Фризера. Дневники. Тетрадь 3. Л. 22 об.

⁶ Там же. Л. 23 об.–24.

⁷ Второй журнал заседаний Особого Межведомственного Совещания по выработке плана железнодорожного строительства. СПб., 1916. С. 110–115.

районами Восточной Сибири не понаслышке, характеризуя состояние путей сообщения в баргузинской тайге, писал: «В отношении путей сообщения было бы самое правильное сказать, что несмотря на столетнее существование в ней золотого промысла, никаких путей сообщения не имеет. Таковая формулировка является несколько не преувеличенной, если пути сообщения понимать в том их объеме и значении, какое они имеют в иных местах. Баргузинский район более или менее является доступным только на протяжении 3–4 зимних месяцев, и то, главным образом, по долинам замерзших речек и рек... В летнее время тайга лишена и этих примитивных путей сообщения» [3, с. 4–5]. В 1928 г. сообщение в 2220 километров между Иркутском и Якутском осуществлялось зимой на лошадях, а летом на пароходах или паузках. Извозом, как и столетия назад, занимались жители деревенок, потомки так называемых государевых мужиков, расселенных по Якутскому тракту в царское время. Все железные дороги Сибири были построены до революции, по-прежнему широко использовались водные пути, общий грузооборот которых в десятки раз превышал железнодорожный. Без предложения каких-либо конкретных мер по улучшению системы железнодорожного транспорта в сочетании с водным планировалось обустроить грунтовые дороги для автомобильного транспорта и расширить воздушное сообщение в Сибири силами компании «Добролет» [2, с. 179–180, 237–238].

В заключение можно сделать вывод о существовании двух параллельных взглядов на железнодорожное строительство в Сибири, один из которых представлял позицию центрального далека, которое руководствовалось скорее внешнеполитическими и стратегическими интересами, а другой – местную инициативу. В процессе дискуссий на страницах сибирской прессы и решений, принятых администраторами, предпринимателями, учеными, общественными деятелями, была признана необходимость комплексного подхода, преобразующего все стороны жизни сибирского общества, а не одной из его составляющих.

Список литературы

1. *Богдановский А. Е.* Ленская дорога и ее экономическое значение. СПб. : Тип. К. И. Лингард, 1911. 296 с.
2. *Бурский П. Д., Розеноер С. М.* От Урала до Великого океана: Путеводитель по Уралу, Сибири и Дальнему Востоку. М. : О-во изучения Урала, Сибири и Дальнего Востока, 1928. 308 с.
3. *Бутырин П. Н.* Золотопромышленность Баргузинского края и ее перспективы. Верхнеудинск : Тип. ЦСНХ БМР, 1926. 39 с.
4. *Саблер С. В., Сосновский И. В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Исторический очерк. СПб. : Гос. тип., 1903. 451 с.
5. *Серебренников И.И.* Записка об экономическом положении района железной дороги Иркутск – Жигалово (Усть-Илга) и о продолжении ее до г. Бодайбо. Иркутск : Тип. И. П. Казанцева, 1912. 199 с.
6. *Серебренников И.И.* Претерпев судьбы удары. Дневник 1914–1918 гг. Иркутск : Издатель Сапронов, 2008. 592 с.
7. Соединение реки Лены с Сибирской железной дорогой. СПб. : Тип. В.Ф. Киришбаума, 1911. 119 с.

8. Фризер Я. Д. Железнодорожные варианты от Сибирской магистрали в Ленский бассейн : Лена-Амурская железная дорога. Грунтовые дороги. Иркутск : Тип. П. Макушина и В. Посохина, 1911. 40 с.

9. Фризер Я. Д. Золотопромышленность в Баргузинском округе // Труды 1-го Всероссийского съезда золото- и платинопромышленников. Ч. 1. СПб., 1908–1909. С. 191–193.

10. Фризер Я. Д. Статистико-экономический очерк Королонских золотых промыслов (Баргузинского округа Забайкальской области). СПб. : Тип. «Якорь», 1906. 129 с.

Two Views on the Construction of Railways in Eastern Siberia (Based on the Works of the Siberian Gold Miner Yakov Frizer)

I. Vladimirsky

Achva Academic College, Izrael

M. V. Krotova

St. Petersburg State University of Economics, Saint Petersburg, Russian Federation

Abstract. The article deals with the problems of the railway construction in the Eastern Siberia at the end of the XIX – the beginning of the XX centuries, processes of origin of the local Siberian initiative, which was opposed to the official line of the central government, which was rather inspired by political and strategic interests. The article focuses on the activities of Ya. D. Frizer, Irkutsk merchant and Jewish gold merchant, who actively participated in discussing railway projects.

Keywords: Eastern Siberia, Railways, merchants, gold, Irkutsk, Ya. D. Frizer.

For citation: Vladimirsky I., Krotova M.V. Two Views on the Construction of Railways in Eastern Siberia (Based on the Works of the Siberian Gold Miner Yakov Frizer). *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2020, vol. 32, pp. 91-100. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2020.32.91> (in Russian)

References

1. Bogdanovskii A.E. *Lenskaya doroga i ee ekonomicheskoe znachenie* [Lena road and its economic significance]. St. Petersburg, Lingard Publ., 1911, 296 p. (in Russian).

2. Burskii P.D., Rozenoer S.M. *Ot Urala do Velikogo okeana: Putevoditel po Uralu, Sibiri i Dalnemu Vostoku* [From the Urals to the Great ocean: a Guide to the Urals, Siberia and the Far East]. Moscow, Society for the study of the Urals, Siberia and the Far East Publ., 1928, 308 p. (in Russian).

3. Butyrin P.N. *Zolotopromyshlennost Barguzinskogo kraja i ee perspektivy* [Gold industry of the Barguzin region and its prospects]. Verkhneudinsk, TsSNKh BMP Publ., 1926, 39 p. (in Russian).

4. Sabler S.V., Sosnovskii I. V. *Sibirskaya zheleznyaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem: Istoricheskii ocherk* [The Siberian railway in its past and present: a Historical sketch]. St. Petersburg, State Printing house, 1903, 451 p. (in Russian).

5. Serebrennikov I.I. *Zapiska ob ekonomicheskom polozenii raiona zheleznoi dorogi Irkutsk – Zhigalovo (Ust-Ilga) i o prodolzhenii ee do g. Bodaibo* [Note on the economic situation of the Irkutsk – Zhigalovo (Ust-Ilga) railway area and its extension to Bodaibo]. Irkutsk, Kazantsev Publ., 1912, 199 p. (in Russian)

6. Serebrennikov I.I. *Preterpev sudby udary. Dnevnik 1914 – 1918 gg.* [Having suffered the fate of the blows. Diary of 1914-1918]. Irkutsk, Sapronov Publ., 2008, 592 p. (in Russian).

7. *Soedinenie reki Leny s Sibirskoi zheleznoi dorogoi* [Connection of the Lena river with the Siberian railway]. St. Petersburg, Kirshbaum Publ., 1911, 119 p. (in Russian).

8. Frizer Ya.D. *Zheleznodorozhnye varianty ot Sibirskoi magistrali v Lenskii bassein: Lena-Amurskaya zheleznaya doroga. Gruntovye dorogi* [Railway options from the Siberian railway to the Lena basin: Lena-Amur railway. Unpaved roads]. Irkutsk, Makushin and Posokhin Publ., 1911, 40 p. (in Russian).

9. Frizer Ya.D. *Zolotopromyshlennost v Barguzinskom okruge* [Gold industry in the Barguzinsky district]. *Trudy I Vserossiiskogo s'ezda zoloto i platinopromyshlennikov* [Proceedings of the 1st All-Russian Congress of gold and platinum producers]. St. Petersburg, 1908-1909, vol. 1, pp. 191-193. (in Russian).

10. Frizer Ya.D. *Statistiko-ekonomicheskii ocherk Korolonskikh zolotykh promyslov (Barguzinskogo okruga Zabaikal'skoi oblasti)* [Statistical and economic sketch of the Korolon gold fields (Barguzinsky district of the Zabaykalsky region)]. St. Petersburg, Yakor' Publ., 1906, 129 p. (in Russian).

Владимирски Ирена

*доктор исторических наук, профессор,
заведующая, кафедра истории
общественной мысли
Академический колледж Ахва
Израиль, 7980400, п. Аругот, п. я. Шикмим,
e-mail: irena@achva.ac.il*

Vladimirsky Irena

*Doctor of Science (History), Professor,
Head, History of Ideas Department,
Achva Academic College,
Arugot, POB Shikmim, 7980400, Israel,
e-mail: irena@achva.ac.il*

Кротова Мария Владимировна

*доктор исторических наук, профессор,
кафедра международных отношений,
медиаологии, политологии и истории
Санкт-Петербургский государственный
экономический университет
Россия, 191023, г. Санкт-Петербург,
ул. Садовая, 21
e-mail: mary_krot@mail.ru*

Krotova Maria Vladimirovna

*Doctor of Science (History), Professor,
Department of International Relations,
Medialogy, Political Science and History
St. Petersburg State University of Economics
21, Sadovaya st. St. Petersburg, 191023,
Russian Federation
e-mail: mary_krot@mail.ru*