

ТРАНССИБ КАК КОНТЕКСТ

Публикация нижеследующей подборки статей – будь то перепечатываемые из газеты «Восточное обозрение» конца XIX столетия или работы современных нам авторов, обращающихся к разгоревшемуся на страницах последних спору о «судьбах капитализма в Сибири» – приурочена нами сразу к двум пришедшимся на 2016 год юбилеям. Это – 125-летие начала и 100-летие окончания сооружения Великого Сибирского пути.

Транссибирская железнодорожная магистраль, факт ее сооружения – зримо присутствует в работах «марксистов» и «народников» более чем вековой давности, будучи упомянут в них свыше двадцати раз. Первыми, разумеется, в качестве «могучего рычага первоначального накопления капитала в Сибири», вторыми – не только как оказывающий негативное влияние на развитие здесь «народных» (некапиталистических) форм производства, но и вряд ли способный оказать благотворное влияние на экономику страны по имени Сибирь в целом – слишком большая («громчайшая») ее часть окажется за пределами последнего. Но и в одном и в другом случае Транссиб выступал элементом контекста, в котором разворачивался спор о судьбах капитализма в России, придавая ему локальный, а, зачастую, и местный колорит.

Небезынтересно отметить и тот факт, что позиция официальных властей, выраженная в неоднократно цитируемой участниками дискуссии книге «Сибирь и Великая Сибирская железная дорога» (изданной Департаментом торговли и мануфактур «виттевского» Министерства финансов), способна была не столько умиротворить спорящих, сколько перевести спор в иную плоскость. Одним она сообщала, что «стратегические виды» (на Транссиб как на транзитный коридор) «уступили свое место экономическим и торговым соображениям» и цель магистрали не состоит лишь в открытии в Сибири новых рынков для сбыта «произведений Европейской России». Других успока-

ивала тем, что железная дорога предоставит региону «возможность идти по пути правильного (надо полагать – капиталистического) экономического развития». Но и тех и других, думается, могла бы озадачить вопросом о будущем уже капиталистической Сибири после завершения прокладки Транссиба и установления «тесного экономического общения» с европейской частью России, поскольку не сомневалась, что формирование однородного экономического пространства позволит последней открыть в Сибири «новые источники для своего развития и богатства»¹.

Редколлегия журнала, предполагающей вернуться к обсуждению указанного вопроса в одном из последующих номеров, предваряя публикацию на страницах текущего подборки статей из газеты «Восточное обозрение» 1896–1897 гг. остается лишь указать на принятые правила переиздания. Тексты воспроизводятся в соответствии с ныне действующими правилами орфографии, но с сохранением авторской пунктуации. Сноски и примечания внутри публикаций (они обозначены арабскими цифрами) сделаны самими авторами. Затекстовые примечания (обозначенные римскими цифрами) принадлежат публикатору. Пропуски и сокращения слов в текстах и примечаниях раскрыты в квадратных скобках. Сокращений основного текста публикаций не производилось.

¹ Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1893. С. 284.