

Геополитические сюжеты и боевые действия

УДК 625.1(571):355(091) + 94(571)

Канн Сергей Константинович,

канд. ист. наук,
Государственная публичная научно-техническая библиотека
Сибирского отделения Российской Академии наук (г. Новосибирск),
skann@yandex.ru

Военно-политические аспекты сооружения Сибирской железной дороги (конец XIX – начало XX в.)

Аннотация: В статье обосновывается приоритет военно-политических задач при подготовке и начале реализации проекта Транссибирской железнодорожной магистрали в конце XIX – начале XX в., выясняется их соотношение с социально-экономическими задачами, а также анализируется участие различных ведомств Российской империи (путей сообщения, финансов, военного) в осуществлении постройки. Первые проекты железных дорог в Сибири 1830-х гг. имели очевидную торгово-промышленную направленность. Однако по мере развития вопроса на первый план вышли общегосударственные потребности. В статье прослеживается переход от концепции смешанных водно-железнодорожных участков к планам создания непрерывной рельсовой магистрали. Резкое обострение международных отношений на Дальнем Востоке во второй половине 1880-х гг. повлекло разработку проекта отдельных рельсовых участков, а затем «сплошной» Сибирской магистрали. На этом этапе ведущую роль в проектировании Транссиба играло военное министерство. Усилившиеся трения между МПС и военными постепенно были устранены, и после выдвигания С.Ю. Витте на пост министра финансов (1892) был разработан детальный план практической реализации проекта. В статье показано, что существенные элементы этого плана (распределение постройки на три очереди, строительство больших железных мостов через Обь и Енисей и т. д.) детерминировались военно-стратегическими приоритетами. Намеченный Витте план «вспомогательных предприятий Сибирской железной дороги» преследовал цель создать финансово-экономические и коммерческие условия окупаемости будущей магистрали, без достижения которой нельзя было рассчитывать и на достижение военно-политических целей. В результате, несмотря на значительный дефицит ресурсов и большую несвободу действий, часто носивших

вынужденный характер, России удалось успешно завершить проект и создать условия для своего дальнейшего развития.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, Транссиб, история проектирования и сооружения, военно-политические аспекты, Дальний Восток, подготовка к Русско-Японской войне, Посьет К.Н., Витте С.Ю., Куломзин А.Н., Комитет Сибирской железной дороги.

Изобретение железных дорог сразу привлекло к себе внимание военных. Возможность быстро перебрасывать войска на большие расстояния прочно связала железнодорожные проекты с геополитическими концепциями и идеологическими конструкциями. Проект Транссибирской магистрали не стал исключением. Решающее значение для его постройки имели военно-политические факторы.

В обширной историографии Транссиба сложились разные подходы к его оценке. В работах В.А. Ламина [1], И.В. Мартыненко [2], А.Н. Ременцова [3], А.В. Ремнёва [4], Б.А. Романова [5], Ю.Е. Савельева [3], К. Ушакова [6], Ю.А. Харламовой [7] рассматривается военно-оборонительное значение магистрали. Но большинство авторов констатирует преобладание торгово-промышленных и колонизационных задач проекта и отрицает военно-политическую доминанту. Большое влияние на такие взгляды оказала пропаганда, организованная, в частности, в связи со всемирными выставками в Чикаго, Париже и Глазго [8–12]. Её восприняли многие отечественные и зарубежные авторы, искренне полагающие, что главным мотивом постройки было желание правительства «разбудить» отсталые окраины.

Первые проекты железных дорог в Сибири, действительно, имели очевидные торговые цели [13, с. 141; 14, с. 59; 15, с. 58–59; 16, с. 11–15]¹. Но дореволюционная историография Транссиба совсем не случайно отсчитывала его хронологию от нереализованного проекта капитана Д.И. Романова (1857), имевшего военно-оборонительные цели. По замыслу генерал-губернатора Н.Н. Муравьёва железная дорога к Де-Кастри позволяла «безо всякого стеснения торговли закрыть вход в Амур иностранным кораблям» [17, с. 76]². Царская историография не афишировала этот аспект дела, когда писала о нём как об исключительно торговом предприятии [10, с. 1–2].

Новая эпоха военного применения железных дорог началась в середине XIX в. Инженер П.Н. Лебедев увидел в них подтверждение мысли Фридриха Великого о том, что «движение есть душа войны». Правда, он допускал, что «для страны очевидно выгоднее было бы, если бы оборонительный путь служил и торговою железною дорогою» [18, с. III, 71]. Этому взгляду вторил С.П. Бутурлин, утверждавший, однако, что «когда идёт речь об обезопасении

¹ РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 39.

² О стратегическом значении мер, предпринятых им для обороны р. Амура, сам Муравьёв сообщал в письме к брату 3.04.1858 г.

Государства, меркантильные уважения и расчёты должны быть отодвинуты на второй план» [19, с. 61–62].

Замысел Сибирской магистрали созрел под воздействием самых разных факторов – экономических, политических, административных. Эгоистические желания отдельных городов и губерний уступали место государственным потребностям. Весной 1882 г. министр путей сообщения К.Н. Посыет заявил в Комитете министров, что одной дорогой нельзя решить противоречивые задачи «развития прилежащих местностей» и «сибирского транзита» и предложил кратчайшее направление на Дальний Восток, проходившее через Челябинск. К тому времени железные дороги уже признавались «первостепенными орудиями государственности» [20, с. 102], и в МПС занялись разработкой проекта¹. Царь лично одобрил эти усилия, написав 22 мая на докладе Посыета: «Изыскания произвести безотлагательно и рассмотреть в Комитете министров»².

Когда дефицит казны помешал осуществлению планов, в правительстве обратились к идее «непрерывного водного пути от Тюмени до Амура». Начались работы по созданию Обь-Енисейского канала и расчистке порогов на Ангаре. Через Яблоновый хребет предполагалось построить рельсовый «волок» длиной в 18 вёрст [10, с. 39; 21, с. 16; 22, с. 18–19; 23, с. 2–3]. Однако понимая непредсказуемость природных условий, способных сорвать всю затею, военные быстро к ней охладели. Скептически воспринимались и другие предложения «смешанных» коммуникаций, вроде 160-вёрстного рельсового «волока» от села Берилюз на Чулыме до устья Ангары стоимостью в 4,5 млн р. (30 тыс. р. на версту)³. Никто не верил в обещанное четырёхкратное (до одного месяца) сокращение сроков доставки войск из Тюмени в Забайкалье.

Под давлением обстоятельств всё-таки пришлось «отказаться от прежнего выжидательного образа действий» и инициатива перешла в руки военных [10, с. 68–71; 24, с. 52–53]. Сибирские генерал-губернаторы А.П. Игнатьев и А.Н. Корф во всеподданнейших отчётах за 1885 г. сообщили об опасной активности Китая по реорганизации армии, о наплыве китайцев в восточные районы империи и пр. В качестве защитных мер предлагалось построить рельсовые участки Томск–Иркутск и Байкал–Сретенск и укрепить ими водные пути Сибири. Большой массив собранных данных доказывал окупаемость проекта, его способность преодолеть застой в торгово-промышленных делах и устранить значительные колебания цен между разными областями.

¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1466. Л. 48–57 (записка представителя министерства финансов в Комиссии по изысканиям Самаро-Уфимской линии Н.Н.Пирогова, февраль 1883 г.).

² РГВИА. Ф. 400. Оп. 24. Д. 1165. Л. 99 об.

³ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 1–4 об.

По расчётам барона Корфа, количество грузов из европейской России составляло 750 тыс. пудов. Порученцы губернатора собрали сведения о ценах, излишках муки и живого скота, почтовых грузах и прочих доходах, способных покрыть эксплуатационный расход проектируемых участков¹. Стоимость 2500 км дорог оценивалась в 90 млн р., расходы по эксплуатации – в 9,5 млн, доходы – в 6,5 млн и дефицит – около 3 млн р.² Подчёркивая, что промедление «не только не желательно, но даже и опасно», он предлагал Посьету решить вопрос, не дожидаясь улучшения состояния казны.

Некоторые архивные находки позволяют выяснить, каким образом Корф собирался осуществить свои планы. Среди документов мы нашли Устав акционерного «Общества Сибирских железных дорог» (дозволен цензурой 14.03.1888)³, составленный камер-юнкером Р. фон-Гартманом, действительным статским советником Ю.С. Нечаевым-Мальцевым и почётным гражданином А. Кузнецовым, а также ведомости ширококолейных дорог, справки о пошлинах на чай и пр. Барон предполагал договориться с Обществом, но «не на концессионном праве, а только как со строительным обществом», чтобы впоследствии с участием правительственной комиссии передать дорогу в казённую эксплуатацию. Наши данные не совпадают с информацией о том, что ходатаями по делу выступали московские купцы Зензинов и Диллениус, а также инженер Гронский, заявившие осенью 1887 г. о желании строить Сибирскую дорогу по узкоколейному типу с колеёй не шире 3 футов (91 см) [10, с. 76, прим. и 98].

Сильное противодействие планам МПС оказывал министр финансов И.А. Вышнеградский, считавший строительство на востоке безусловно убыточным. Корф и Игнатъев прислали новую записку⁴, в которой писали: «Политические замешательства, возникающие в настоящее время и в Западной Европе и на Востоке, приводят к тому несомненному выводу, что, быть может, недалеко то время, когда грозные события потребуют напряжения всех сил государства для того, чтобы дать России возможность занять в этой борьбе подобающее ей место. Не подлежит сомнению, что и Дальний Восток не может не вызвать при этом особой заботы... малейшее политическое недоразумение в Европе вызывает мобилизацию войск в Приамурском округе. Такой порядок вещей, стоящий правительству очень дорого и препятствующий успешному развитию края, будет неизбежен до тех пор, пока своевременное прибытие резервов в Приамурский округ не будет обеспечено».

¹ ГАЧО. Ф. I-о. Оп. 1. Д. 13530. Л. 2–2 об, 5, 6, 8.

² РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 48 об–49.

³ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110а. Л. 6–23 об.

⁴ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 44–55 об.; РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 619. Л. 192–203; Д. 620. Л. 328–334 об. Варианты записки (копии за подлинными подписями) содержат небольшие текстологические расхождения в отношении эмоциональной оценки угроз, способов постройки и доходности линий.

Записка сыграла большую роль в дальнейших событиях. 25 мая военный министр П.С. Ванновский получил соизволение императора на проведение особого совещания¹. Оно состоялось 1 июня на квартире у Ванновского в составе А.А. Абазы, четырёх министров, госконтролёра, начальника штаба Н.Н. Обручева и двух сибирских генерал-губернаторов в ранге командующих военными округами. Встреча приняла бурный характер. Отдельно обсуждался вопрос о крайне необходимом уссурийском участке железной дороги.

Официальный исторический очерк при изложении описываемых событий грешит массой умолчаний [10, с. 76–77]. Датой совещания названо 15 июня, а по поводу обсуждения говорится, что оно касалось исключительно технических вопросов изысканий. Между тем, из документов видно, что заседания длились целую неделю, а речь, в буквальном смысле, шла о «спасательной операции». По словам Корфа, заметную роль сыграл начальник штаба Обручев, с чьей «лёгкой и дельной руки» «дело наших железных дорог пошло быстро в ход»². 7 июня журнал совещания был утверждён императором в Петергофе³.

Главные решения Посъет сообщил своему товарищу Н.Н. Селифонтову в письме, отправленном 24.06.1887 г. с борта парохода «Горнео»: «Вопрос об изысканиях, поднятый обоими генерал-губернаторами вследствие отказа Вышнеградского в средствах, – писал Посъет, – был доложен военным министром государю императору, состоялось совещание у военного министра, а затем другое у меня, и необходимая сумма (485 т. р.) нашлась, продолжаться изыскания будут два года... Не обошлось, конечно, без привычных вторжений желающих везде и во всём вмешиваться...»⁴. В последней фразе министра сквозила явная обида. Что же произошло?

4-й пункт журнала совещания гарантировал военным чинам «деятельное участие» во всех мероприятиях. Посъет отреагировал «особым мнением»⁵, в котором бурно протестовал против выражения недоверия к МПС, но его никто не услышал. Александр III подытожил «особое мнение» резолюцией на полях: «Если никто с этим мнением не согласен, то нечего тут делать»⁶. Через несколько дней Ванновский сообщил в записке Обручеву: «Сегодня видел К.Н. [Посъета] в Петергофе, дуется, не говорит и еле протягивает руку! Беда!»⁷

Подозрительное отношение к проектам МПС существовало со времён «железнодорожного грюндерства», разорившего казну [25, с. 44; 26, с. 368]. Но вопрос о доверии представлял лишь попутное следствие более глубоких

¹ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 44, 61.

² РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110а. Л. 67.

³ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 108–110 об («Заключения Особого совещания»).

⁴ ОР РНБ. Ф. 682. Оп. 10. Д. 205. Л. 81 об.

⁵ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 111–112 («Особое мнение министра п. с.»).

⁶ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 111.

⁷ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 124.

расхождений. Посьет считал сибирские линии «частями одного из важнейших торговых путей, долженствующих произвести полный переворот в сношениях наших с азиатскими народами»¹. Магистраль он мыслил себе «сплошной» и ширококолейной. Военные, напротив, соглашались на «островные» и даже узкоколейные линии. По словам Н.А. Волошинова, эти линии столь же важны, «как необходимо содержание регулярной армии в европейской России» [27, с. 1]. Волошинов писал, что ни барон Корф, ни граф Игнатъев никогда и не ставили вопрос на почву денежных выгод², а государственное значение дорог таково, что их надо строить независимо от того, принесут ли они ежегодный доход или вызовут новые расходы.

Расхождение существовало и по способу постройки. Посьет был горячим сторонником казённого способа работ, а Корф, как уже говорилось, склонялся к частному. Уже после отставки Посьета он писал Обручеву: «Надеюсь, что Паукер [новый глава МПС. – С.К.] откажется от идеи Посьета строить непременно казённые дороги. В таком случае будет нетрудно быстро провести вопрос, но только при одном условии: чтобы Вы взяли за его проводку. На Вас вся надежда!»³.

Увы! Паукер вскоре умер, а его место занял убеждённый сторонник Посьета и бывший его товарищ А.Я. Гюббенет. Всю свою энергию он направил на проект «сплошной» Сибирской магистрали, причём исключительно на началах казённой постройки. В неравной борьбе с минфином запросы МПС удовлетворялись лишь на 7%. Главную роль в «распиливании» бюджета играли военные. «Вчера Куропаткин ездил к Вышнеградскому требовать 40 млн на военные нужды, – написала А.В. Богданович 26.11.1889 г. – Несмотря, что все говорят о мире, – готовятся к другому» [28, с. 106]. Огромные средства уходили на перевооружение армии и строительство военного порта в Либаве. Когда же речь заходила о Сибирской магистрали, Абаза сетовал на неспособность военных определиться со своими первоочередными нуждами⁴.

К лету 1890 г. положение на Дальнем Востоке стало совсем угрожающим. Ванновский писал о сообщениях печати относительно военных приготовлений в Маньчжурии. Корф в шифрованных телеграммах 3 и 5 июля предупреждал о возможной потере края, так как из-за обмеления озера Ханка нельзя подвезти резервы к Владивостоку. По сведениям, англичане спешно проектировали железную дорогу к пограничному городу Хунчуну на р. Сунгари. Министр иностранных дел Н.К. Гирс с № 62 от 31.08.1890 переслал в МПС копию доверительного письма к Вышнеградскому, где называл

¹ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110. Л. 111–112.

² РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110а. Л. 189 об.–190 (докладная записка Волошинова министру п. с., май 1889 г.).

³ РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 1110а. Л. 67–67 об. (письмо А.Н.Корфа – Н.Н.Обручеву от 6.12.1888 г.).

⁴ РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 642. Л. 14 об.

немедленное начало работ «вопросом первостепенной для нас важности». В итоге Александр III лично потребовал ускорить постройку уссурийского участка¹.

Но при отсутствии чёткого плана работ и постоянном сопротивлении минфина, ссылавшегося на «крайнюю осторожность в расходовании средств», шаги правительства сильно запаздывали. Поэтому рискованное решение поставить во главе проекта малоизвестную, но энергичную фигуру Витте выглядело вполне объяснимым. По словам Б.А. Романова, именно Витте придал всему делу «боевой» характер [5, с. IX, 3, 5; 29, с. 24]. Он свёл воедино множество материалов, накопившихся в канцеляриях, научных обществах и печати, и представил детальный план постройки магистрали с организационной и финансово-экономической стороны.

Впервые этот план излагался во всеподданнейшем докладе 6.11.1892 г. Важным итогом, по мнению Витте, стало бы обретение Россией той военно-политической мощи, о которой, «по очевидности дела», не стоило и распространяться. «Насколько дорога сокращает расстояние европейской России от азиатского востока, – подчёркивал Витте, – настолько она увеличивает нашу силу на азиатском востоке» [30, с. 171, 207]. Весь проект был разделён на три очереди. Целью такого распределения было очевидное желание прикрыть наиболее уязвимые места на окраинах и уже на первом этапе (1893–1900) наладить устойчивую связь с Владивостоком. По тем же стратегическим основаниям Витте отказался от временных паромов на больших сибирских реках и согласился строить постоянные железные мосты на Оби и Енисее уже в рамках первой очереди [30, с. 175–177].

Примечательно, что уже в 1892 г. Витте не исключал возможности проведения ветви к китайской границе («в расстоянии 4–4½ тысяч вёрст от Волги», т. е. из района Читы) [30, с. 169]. Позднее, когда военные специалисты установили большие затруднения на амурском участке, Витте с лёгкостью обратился к постройке Маньчжурской ветви и, с этой точки зрения, отказался от многих идей своих предшественников. Мирный замысел Посьета о ширококолейной «торговой» дороге на восток трансформировался в проект экономической и военно-политической экспансии, причём орудием захвата «сферы влияния» в Маньчжурии стала «5-футовая русская железнодорожная колея» [5, с. 137]. Была отброшена и главная идея подполковника Волошинова, отстаивавшего проведение дороги исключительно по русской территории.

Много лет спустя Витте объяснял, что «если бы стратегические и политические соображения не играли такую громадную роль в конфигурации нашей железнодорожной сети и в её оборудовании, если бы развитие всего железнодорожного дела в России подчинялось лишь расчётам коммерческим и экономическим, как это имеет место, например, в Америке, то, конечно, и общий вид нашей сети был бы другой, и она, вероятно, не давала бы убытки

¹ РГВИА. Ф. 400. Оп. 24. Д. 1165. Л. 107–108.

и, во всяком случае, дефицит был бы умеренный и случайный» [20, с. 103]. Нельзя не видеть за этими словами признания огромной степени несвободы, в которой действовал главный инициатор и двигатель проекта.

Очевидно, что многочисленные обещания благоприятных последствий постройки, рассыпанные в докладах Витте 1892–1893 гг., преследовали цель мобилизовать максимум возможностей для решения трудной задачи. У Витте, по существу, не было выхода: связанный личным обещанием императору о скорейшем сооружении дороги [31, с. 432–433], он во что бы то ни стало хотел его выполнить. Но военно-политические задачи проекта могли быть решены только в случае успешной реализации задуманной программы вспомогательных предприятий. Витте легко отказывался от защиты интересов Сибири в пользу весьма конъюнктурных соображений именно потому, что для него «главный приоритет составляли государственные интересы, а местные потребности удовлетворялись лишь в той мере, в какой они вносили вклад в строительство и эксплуатацию железной дороги» [32, р. 142–145, 148, 150].

Литература

1. Ламин В.А. Экономико-географические условия выбора генерального направления трассы Сибирской железной дороги // Социально-экономические отношения и классовая борьба в Сибири дооктябрьского периода. Новосибирск, 1987. С.51–60.
2. Мартыненко И.В. Организация воинских перевозок в русско-японскую войну 1904–1905 гг. // Железнодорожный транспорт. 2007. № 6. С.73–77.
3. Ременцов А.Н., Савельев Ю.Е. К вопросу оборонительной роли Транссибирской железнодорожной магистрали // Из истории России первой половины XX в. М., 2007. С.54–78.
4. Ремнёв А.В. Россия Дальнего Востока. Омск, 2004. 550 с.
5. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Л., 1928. 616 с.
6. Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л., 1928. 194 с.
7. Харламова Ю.А. Политическая доминанта при строительстве и эксплуатации железных дорог Российской империи // Бюллетень транспортной информации. 2006. № 5. С. 26–27; № 6. С. 30–35; № 7. С. 33–36.
8. Краснов П.Н., Сафонов В.Ф. Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902. 224 с.
9. Оланьон К. Сибирь и её экономическая будущность. СПб., 1903. 263 с.
10. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. СПб., 1903. 475 с.
11. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб., 1893. 317 с.; 2-е изд.: СПб., 1896. 293 с.
12. Соболев М.Н. Экономическое значение Сибирской железной дороги. Томск, 1900. 35 с.

13. Боричевский И.П. Предположения частных лиц об устройстве железных дорог, поступившие в Главное управление путей сообщения и публичных зданий (ГУПС) до 1860 года // Журнал ГУПС. 1863. Т.39, кн.1. С. 128–162 (неофиц. отд., 2-я паг.).
14. Воронин М.И. О первом проекте Великого Сибирского пути // Транспортное строительство. 1970. № 9. С. 59.
15. Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. 216 с.
16. Зензинов Н.А. Транссибирской магистрали – 100 лет // Железнодорожный транспорт. 1991. № 5. С. 4–77.
17. Романов Д.И. Софийско-Александровская железная дорога. СПб., 1859. 93 с.
18. Лебедев П.Н. Применение железных дорог к защите материка. СПб., 1857. 90 с.
19. Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России. М., 1865. 98 с.
20. Витте С.Ю. Причины убыточности русских железных дорог // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1910. Т. 2, № 16. С. 101–105.
21. Балкашин Н.Н. Торговое движение между Западной Сибирью, Средней Азией и китайскими владениями // Записки ЗСОРГО. 1881. Кн. 3. С. 1–32 (5-я паг.).
22. Сиденснер А.К. О железной дороге в Сибири. СПб., 1884. 44 с.
23. Пролог русско-японской войны: материалы из архива графа С.Ю.Витте. Пг., 1916. 360 с.
24. Зубков К.И. Геополитические детерминанты развития в XVI – начале XX века // Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике. XVI–XX века. М., 2004. Гл. 1.1. С. 21–78.
25. Гиндин И.Ф. Государственный банк и экономическая политика царского правительства (1861–1892 гг.). М., 1960. 415 с.
26. Власть и реформы: от самодержавной к Советской России. М., 2006. 734 с.
27. Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога: записка-карта. СПб., 1890. 10 с.
28. Богданович А.В. Три последних самодержца: дневник. М.; Л., 1924. 563 с.
29. Романов Б.А. Очерки дипломатической истории русско-японской войны. 1895–1907. М.; Л., 1955. 695 с.
30. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Кн. 2. Ч. 1. М., 2004. 647 с.
31. Витте С.Ю. Воспоминания. М., 1960. Т.1 (1849–1894). 586 с.
32. Marks S.G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. London, 1991. 261 p.