

17. Серебренников И. И. Сибиреведение. Конспект лекций по сибиреведению, читанных на кооперативных курсах в г. Харбине в мае-июне 1920 / И. И. Серебренников. — Харбин, 1920. — 210 с.

18. Уральское хозяйство (Екатеринбург). — 1918. — № 9.

19. Центральный исторический архив г. Москвы (ЦИАМ). Ф. 255. Оп. 1. Д. 2370.

20. Черневский В. А. Количество кооперированного населения Алтайской губернии в 1917 г. / В. А. Черневский // Алтайский кооператор (Барнаул). — 1919. — № 13-14.

21. Юдин Ив. Возможная опасность / Ив. Юдин // Кооперативная жизнь. — 1916. — № 11-12.

### Информация об авторе

*Пивоваров Никита Юрьевич* — младший научный сотрудник, Институт истории СО РАН, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8, e-mail: pivo1988@gmail.com.

### Author

*Pivovarov Nikita Jurievich* — Junior Researcher, Institute of History of Siberian Branch Russian Academy of Sciences, 8, Nikolaev st., Novosibirsk, 630090, e-mail: pivo1988@gmail.com.

УДК 625(571.53)(09)

**А.А. РАСПОПИНА**

ББК 39.11(253.7)г

## ИРКУТСКОЕ СОВЕЩАНИЕ О ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ В СИБИРИ

В статье рассматриваются вопросы, связанные с подготовкой и проведением совещания о путях сообщения, которое проходило в Иркутске в 1906 г. Уделяется внимание бассейнам оз. Байкала и р. Селенги, обращается внимание на их стратегическое значение для страны.

**Ключевые слова:** пути сообщения, рр. Ангара, Селенга, оз. Байкал, судоходство, партии по исследованию рек, Иркутский генерал-губернатор А.Н. Селиванов.

**А.А. RASPOPINA**

## IRKUTSK CONFERENCE ON THE RAILROADS OF SIBERIA

The article shows the problems associated with the preparation and realization of the conference on railroads in 1906. The main attention is attracted to the lake Baikal and Selenga river, their strategic meaning for the state.

**Keywords:** railroads, Angara, Selenga, lake Baikal, navigation, Irkutsk Governor-General A.N. Selivanov.

На протяжении всего XVIII и XIX вв. неоднократно подчеркивалось особое значение путей сообщения — водных и сухопутных в истории хозяйственного освоения Сибири. При этом большинство мер, принимаемых по улучшению транспортной сети, проводилось лишь на территории Западной Сибири, в связи с этим там шло более быстрыми темпами техническое совершенствование судов, рос численный состав речного флота, что определяло доминирующее положение водного транспорта. В Восточной Сибири большинство водных путей оказывалось изолированными в транспортном отношении и это определялось местными естественно-географическими условиями. Одной из причин препятствовавшей развитию судоходства и пароходства на магистральных направлениях, являлись ангарские пороги и судоходство на р. Ангаре существовало лишь на отдельных, наиболее безопасных участках. После русско-японской войны 1904–1905 г. особое значение среди сибирских рек приобрели: Амур, его приток Зея и р. Селенга. Значение этих рек признавалось как в экономическом, торговом, так и стратегическом отношении, Селенга была удобна как кратчайший путь из Забайкалья в Монголию. В военные годы в связи с экстренной мобилизацией армии были ликвидированы коммерческие грузоперевозки и, весь товарный подвижной состав перешел в распоряжение военного ведомства. С этих позиций сибирские водные магистрали могли стать важным дополнением для железнодорожных перевозок, особенно в экстренных случаях.

В связи с этим в 1906 г. в Иркутске предполагалось провести комплексное совещание, в задачи которого должно было войти обсуждение ряда вопросов, касающихся водных, железнодорожных и грунтовых путей сообщения и принятию по ним соответствующих решений. Как отмечал Иркутский военный генерал-губернатор А.Н. Селиванов: «Страна, обладающая столь мощными водными бассейнами как Енисей, Ангара, Лена, Селенга, оз. Байкал с многоводными притоками — имеет право рассчитывать на дешевое и удобное водное сообщение» [1, д. 939, л. 4]. Подготовительный период к совещанию составил всего два месяца: с 12 октября по 12 декабря, в течение которого проходил ряд частных совещаний, осуществлявших разработку комплекса предполагаемых к обсуждению вопросов и контроль за сбором необходимой информации.

В октябре 1906 г. в Иркутске было проведено первое частное совещание, на котором присутствовали Иркутский губернатор И.П. Моллерус, Якутский — В.Н. Булатов, начальник горного округа Н.Н. Курмаков, пароходовладельцы — Н.Е. Глотов, В.Н. Громов, представитель золотопромышленников П.С. Корзаков и др. лица [4, с. 157]. Рассматривались варианты соединения р. Лены с Сибирской железно дорожной магистралью. Для принятия решения о развитии путей сообщения в Сибири была принята рекомендация, провести в декабре 1906 г. в Иркутске особое совещание, включив в его повестку обсуждение данного вопроса.

В намеченное время, в декабре 1906 г., в Иркутске открылось совещание под председательством Иркутского генерал-губернатора генерал-лейтенанта А.Н. Селиванова. К участию в нем было приглашено 208 человек, среди них представители от министерств: Военного, Внутренних дел, Путей сообщения, Торговли и промышленности, Главного управления землеустройством и земледелием. Среди приглашенных были пароходовладельцы (С.Я. Ясинский, М.М. Коковин, И.Н. Черных, Н.Е. Глотов), коммерсанты, представители купечества (А.А. Сибиряков, М.И. Иванов, М.Д. Бутин, И.А. Мыльников, В.И. Громов), рыбопромышленники и лица по роду своей деятельности знакомые с оз. Байкал и верховьями р. В. Ангары (Ф.Н. и Г.Н. Шипуновы, И.А. и И.С. Шишеловы, С.В. Могилев), военные и гражданские инженеры (М.И. Ларионов, И.А. Скопин), инженер путей сообщения — А.С. Крутиков, капитан одного из байкальских пароходов — И.С. Копченогов, управляющий пароходством Немчинова на Байкале — И.М. Буйвид, управляющий взаимным кредитом — Б.П. Шестакович и представитель Иркутского отдела географического общества — В.Б. Шестакович.

Работа осуществлялась в семи секциях. Первая рассматривала вопросы, связанные с главной железнодорожной магистралью. В круг интересов второй секции входил северный морской путь и рр. Обь, Енисей — как водные магистрали. Все подъездные пути к сибирской железной дороге: железнодорожные, водные и грунтовые в пределах Западной Сибири и Забайкалья, к северу и к югу от железнодорожного полотна, были разбиты на несколько участков. Над обсуждением вопросов по каждому из участков работала отдельная секция. Предполагалось рассмотреть возможность развития судоходства в нескольких водных системах: рр. Енисея, Селенги, Лены, Байкала с его притоками.

В общий круг рассматриваемых вопросов этого декабрьского совещания, вошли, как водные пути, так и гужевые тракты Восточной и Западной Сибири, а также изучение возможных новых вариантов проведения железной дороги. Обсуждались возможности устройства единого водного или смешанного водно-колесного пути, который бы соединил европейскую Россию с Сибирью и стал бы альтернативой Транссибирской железной дороге. Активное обсуждение такого рода вопросов было, прежде всего, связано с теми трудностями, которые возникли у железной дороги при перевозке массовых грузов в период русско-японской войны 1904–1905 гг. В связи с этим, Министерство путей сообщения уже в начале 1905 г. активизировало поиски других параллельных железной дороге путей, по которым на восток можно было быстро доставлять грузы, необходимые для военных целей и для жителей Восточной Сибири. В это время были направлены две экспедиции: одна — для рекогносцировочного осмотра волокна недалеко от с. Братский Острог и определения условий прокладки здесь грунтовой дороги. Другая —

для исследования рр. Тасеевой и Чуны с целью выяснения возможности использования их для водных перевозок. Результаты исследований показали, что примерная стоимость колесной дороги будет составлять 180 тыс. р., при этом она не сможет соответствовать всем необходимым требованиям удобства и безопасности передвижения. Проезд по ней должен будет прекращаться в периоды весеннего половодья и на некоторое время по окончании спада воды, необходимого для восстановления затопленных мостов.

Большинство участников совещания в своих докладах акцентировало внимание на необходимости улучшения существующих путей сообщения, как водных, так и сухопутных, обращая при этом внимание на очевидные выгоды которые может принести создание единой транзитной водной магистрали. Так, в докладной записке барона Б.А. Аминова — Начальника Томского округа путей сообщения (к этому округу относились и водные пути Восточной Сибири), подчеркивалась важность создания такого «магистрального транзитного водного пути, прорезающего всю Сибирь, от Байкала, до подножья Урала». В него должны были войти р. Ангара, часть р. Енисея, Обь-Енисейский водный соединительный путь, рр. Обь, Иртыш, Тобол и Тура до Тюмени. Общая протяженность пути составляла 5 тыс. верст. По мнению Аминова, такого рода водный путь выгоден для передвижения на запад из отдаленных местностей Восточной Сибири и Забайкалья малоценных и громоздких продуктов сельскохозяйственной, горной, лесной и другой промышленности.

Соответственно, появилась бы возможность «получать с запада по более низким ценам сельскохозяйственные и промышленные орудия и машины, землеудобрительные вещества и все необходимое там для развития промышленности, хозяйства и торговли» [6, с. 43]. Принимая во внимание общую протяженность этой магистрали и, возможность беспрепятственно осуществлять судоходство практически везде, за исключением мелководного Обь-Енисейского канала и двух порогов на р. Ангаре (Шаманского и Падуна), Аминов делал оптимистичный прогноз о возможности улучшения фарватера в этих местах.

Высказывались предположения о возможности открытия такой водной магистрали, которая соединила бы города Москву и Иркутск. Протяженность ее составила бы не менее 8 100 верст, из которых при движении на восток, 2 500 верст совершались бы по течению и 5 600 — против, и соответственно, наоборот, при движении на запад. По расчетам, буксирный пароход покроеет это расстояние за 55 дней, а более легкий и быстроходный пассажирский пароход затратит около 20 дней и, таким образом сможет совершить в течение навигации не один, а два рейса [5, с. 106]. Принимая во внимание определенные размеры шлюзов, глубину судового хода на различных участках пути и, наличие порогов, перекатов или мелководья, затрудняющего движение судов, то

грузоподъемность одной баржи (при благоприятных условиях и с полной осадкой) составит около 100 тыс. пудов, и 50 тыс. пудов — при загрузке наполовину. Грузовые перевозки от Москвы до Иркутска обойдутся не дороже 80 к. с пуда. В этом случае одна баржа при полной нагрузке за навигацию сможет выручить до 160 тыс. р.

Байкал, Ангара и Селенга являлись важными соединительными звеньями в ряде представленных проектов по организации единых водных, или дополняющих гужевые тракты путей. Неоднократно на совещании высказывалась мысль о строительстве дороги между рр. Верхней Ангарой и Витимом. Еще в 1897 г., на свои средства А.Я. Немчинов организовал экспедицию для проведения промеров р. В. Ангары, расчистки ее русла и прокладке колесной дороги до р. Витим. Однако, в связи с его смертью, это предприятие осталось незаконченным. В случае же существования подобной дороги, грузы, шедшие ранее по Байкалу лишь до Верхне-Ангарска, должны были бы, на мелкосидящих пароходах, следовать далее вверх по течению р. Верхней Ангары еще около 200 верст, до впадения правого притока р. Чуро. Здесь товары перегружались бы на подводы и далее должны были следовать по долине р. Верхней Ангары, затем, перевалив через Северо-Муйский хребет, идти по долине р. Муякан, до р. Муи, по ней достигали Усть-Муйского селения и выходили на р. Витим [6, с. 359].

Рассматривались варианты соединения рр. Верхней Ангары и Витима непосредственно у Бодайбо по р. Мамакану. Протяженность этой грунтовой дороги должна была составить 250 верст. В результате путь соединил бы напрямую железнодорожную станцию Байкал, и золотосносные районы р. Витима. Однако большинство участников совещания согласилось с мнением о сложности проведения подобной дороги в техническом отношении и, ее дороговизне. Стоимость волока по предварительным расчетам определялась в 900 тыс. р. К тому же существовал ряд дополнительных препятствий: это одновременное замерзание р. Верхней Ангары и оз. Байкал и слишком частые перегрузки, которые должны были пройти товары при доставке их на Лену и Витим. Если доставка одного пуда груза из Иркутска до Бодайбо через с. Качуг обходилась в 70–80 к., то от ст. Баранчик (на оз. Байкал), по р. Верхней Ангаре, долине р. Мамакана до Бодайбо, по предположениям золотопромышленника Я.Д. Фризера, составила бы 3–4 р.

Таким образом, вопрос о проведении грунтового пути Верхне-Ангарск — Витим, участники совещания признали преждевременным, хотя и не отрицали возможности исследования его в ближайшем будущем. Отклонено было и предложение о проведении здесь узкоколейной железной дороги. Малочисленность населения этого края, суровые климатические условия, пересеченная местность и возможный в связи с этим, недостаток грузов служили серьезными препятствиями. Вследствие этого, подавляю-

щим большинством голосов, всех против трех (нескольких байкальских судовладельцев) вопрос был снят с дальнейшего обсуждения.

Рассмотрев вопросы развития и улучшения судоходства на рр. Селенге, Баргузине, Ангаре и Верхней Ангаре, участники совещания приняли решение о необходимости установить на каждой из этих рек по одной землечерпательной машине и одной карчеподъемнице, провести обстановку фарватера рек дневными знаками и бакенами. Для поддержания постоянной связи с Верхне-Ангарском и безопасности судоходства по Байкалу, было предложено соединить телеграфом Усть-Баргузин с устьем р. В. Ангары и маяками северо-восточного берега, для предупреждения об изменении погодных условий. Было принято решение об установлении пароходных рейсов от ст. Баранчик до устья р. Баргузина и Туркинских минеральных вод 1 раз в 10 дней и дополнительного шестого рейса для вывоза рыбопромышленников к устью р. В. Ангары.

По мнению участников совещания, значение Байкала в будущем бесконечно возрастет, особенно с развитием хлебопашества в долинах рр. В. Ангары, Баргузина и Селенги, «...расширением золотопромышленности во всех местах кругом озера, когда рыбные богатства его самого и впадающего в него рек станут правильно использоваться, когда минералы, вроде слюды, мрамора и т.п. возрастут в своем значении и в своей цене и самое главное, когда окажется, что на берегу Байкала возможна добыча нефти» [1, д. 930, л. 66об.].

Секция, рассматривавшая бассейн р. Селенги, постановила немедленно принять эту реку в ведение Министерства путей сообщения. Планировалось произвести обстановку судового хода Селенги от китайской границы до ее устья и улучшить выход из реки на Байкал — разница в глубинах фарватера чрезвычайно затрудняла судоходство. Отмечалось обеднение водной системы Селенги, поэтому требовались охранительные меры в бассейне реки. Высказывалось и интересное предложение о возможности в будущем соединить непрерывным водным путем верховья рр. Хилка и Уды, системы Байкала с верховьями р. Витима, системы р. Лены с притоками р. Ингоды, системы Амура, воспользовавшись системой озер Еравнинского плоскогорья.

Далеко не все, о чем говорилось на совещании, было выполнено, многое взято к сведению, и только некоторые постановления хотя и не полностью, но воплощены в жизнь. Отчеты совещания о сибирских о путях сообщения, которое состоялось в Иркутске были предоставлены Министерству путей сообщения (МПС). Оно согласилось с бедственным положением Сибири в обеспеченности путями сообщения. Начальник управления водными путями в обращении к Особому совещанию при Госсовете отмечал: «Сибирь располагает только одной идущей из-за Урала железнодорожной колеей и весьма ограниченной системой примыкающих к ней шоссейных дорог. В интересах колонизации Сибири желательно ши-

рокое развитие судоходства по рекам Сибири, от наиболее крупных водных артерий и до самых мелких» [3, д. 2413, л. 70]. В МПС осознавали необходимость заселения малолюдных сибирских земель, улучшения судоходных условий местных рек, развития судоходства по ним как задачи государственной важности. Особенно четко эти приоритеты обозначились после русско-японской войны 1905–1906 гг. В связи с этим понятен тот интерес, что проявлялся на местном уровне и практически немедленный отклик, наблюдаемый у представителей центральной власти. Обращая внимание на транспортные проблемы Сибири Иркутский генерал-губернатор в письме председателю Совета Министров от 20 января 1907 г. пишет о том беспокойстве, которое вызывает на местах политическая обстановка на Дальнем Востоке в послевоенное время. Он отмечает тревожные тенденции со стороны Японии в направлении совершенствования и увеличения дорожной сети. Японии, которая получила после войны южную часть маньчжурской дороги с Порт-Артуром — бывшей морской крепостью России, ряд сухопутных дорог и, сейчас, по сведениям генерал-губернатора ведет активную деятельность на континенте для расширения дорожной сети. В случае осложнения с Японией Россия может оказаться в очень тяжелом положении. Если же Япония заключит военный союз с Китаем — то это еще более губительно для России. «Мы можем оказаться в критическом положении не только в период сосредоточения войск, но и в период военных действий, т.к. войска наши даже при борьбе на нашей территории, например в Забайкалье и Приамурском крае, не будут обеспечены сообщением с ближайшими источниками довольствия, уездами: Минусинским, Бийским, Змеиногорским Томской губернии и Средне-Азиатскими степями. На случай же возможного осложнения с Китаем мы почти совершенно не имеем дорог в Монголии, а между тем у китайцев уже ведутся железные дороги к Монголии и в Западный Китай» [2, д. 2713, л. 6].

Именно после войны с Японией, а еще и революционной ситуации в самой России стало понятно, что необходимо срочно принимать решительные меры, взять под государственный контроль все сибирские пути сообщения. Вопросы рассматривались на высочайшем уровне. В журнале Совета Министров было записано, что «необходимость учреждения особого органа для заведывания водными путями вызывается вполне уважительными основаниями, ибо невозможно без явного ущерба для интересов дела допустить, чтобы 12 тыс. верст пригодных для плавания судов речных путей и 30 тыс. кв. верст поверхности оз. Байкал оставались вне какого-либо надзора за условиями судоходства на этом огромном водном пространстве» [2, д. 2713, л. 2]. Относительно сухопутных сообщений МПС отмечало, что в Сибири нет шоссе общего государственного значения, которые содержатся за счет государства, когда-то (до постройки железной дороги) к ним относился московский тракт, но впоследствии он приобрел скорее местное значение.

Уже спустя несколько месяцев — в апреле 1907 г. МПС обращается к Особому совещанию при Госсовете с предложением финансировать исследование рр. Амура, Зеи и Селенги. Оно считает своевременным произвести особо командированной партией исследование участка этой реки и приступить к обстановке ее хода указательными знаками. По смете стоимость работ должна была составить 120 тыс. р. Предполагалось выделить для «исследования Амура от Благовещенска до Хабаровска — 50 тыс. р.; р. Селенги — от Монгольской границы до Байкала — 35 тыс. р.; р. Зеи от Зеи-Пристани до Благовещенска — 30 тыс. р.; путешествие личному составу и проезд от Петербурга до места работы и обратно — 5 тыс. р.» [З, д. 2413, л. 71 об.].

Было организовано три исследовательские партии: Селенгинская под началом инженера путей сообщения титулярного советника А.К. Старицкого, Зейская — под руководством инженера путей сообщения, коллежского секретаря А.И. Фидман; Амурская — под руководством инженера-строителя, губернского секретаря Петропавловского. 16 июня 1907 г. из Петербурга поездом отправлялась Селенгинская партия в составе 16 чел. Началось активное систематическое исследование рек Забайкалья и таким образом продолжилось дальнейшее хозяйственное освоения огромных сибирских просторов, принимая во внимание сложившуюся геополитическую обстановку на восточных рубежах России это было жизненно необходимо.

### Список использованной литературы и источников

1. Архив ГАИО. Ф. 25. Оп. 9
2. Архив ГАИО. Ф. 25. Оп. 10.
3. Архив РГИА. Ф. 190. Оп. 4. Ч.1
4. Колмаков Ю.П. Крупная торгово-промышленная буржуазия Восточной Сибири в период монополистического капитализма (1898 — март 1917) : дис. ... канд. ист. наук / Ю. П. Колмаков. — Иркутск, 1970. — 279 с.
5. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения Сибири. — Т. 1. — Иркутск : Типо-лит. М. П. Окунева, 1907.
6. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения Сибири. — Т. 2. — Иркутск : Типо-лит. М. П. Окунева, 1908.

### Информация об авторе

*Распопина Алена Александровна* — кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории, экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: history@isea.ru.

### Author

*Raspopina Alena Aleksandrovna* — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Chair of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin st., Irkutsk, 664003, e-mail: history@isea.ru.