

DOI 10.17150/978-5-7253-3085-4.32

М.Д. КУШНАРЕВА

УДК 9(С18)17

ББК 63.3

РОЛЬ ПРЕДПРИЯТИЙ С КРУПНЫМ КАПИТАЛОМ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ В НАЧАЛЕ XX В.

В статье проанализирована роль фирм с крупным капиталом в строительстве Амуро-Якутской магистрали в начале XX в. Отмечено, что сухопутный тракт приобрел стратегическое значение в экономическом развитии Северо-Восточной Сибири после проектирования и строительства Амурской железной дороги. В статье охарактеризована деятельность «Верхне-Амур-

ской золотопромышленной компании» и торгового дома «Наследники А.И. Громовой» в строительстве и обустройстве крупных участков тракта.

Ключевые слова: Северо-Восточная Сибирь, крупный капитал, транспорт, пути сообщения, инфраструктура.

M.D. KUSHNAREVA

THE ROLE OF ENTERPRISES WITH LARGE CAPITAL IN THE CONSTRUCTION OF THE AMURO-YAKUTSKAYA HIGHWAY AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

The article analyzes the role of firms with large capital in the construction of the Amur-Yakutsk highway in the early XX century. It is noted that the land tract has acquired strategic importance in the economic development of North-Eastern Siberia after the design and construction of the Amur Railway. The article describes the activities of the «Verkhne-Amur Gold-mining Company» and the trading house «Heirs of A. I. Gromova» in the construction and arrangement of large tract sections.

Keywords: North-East Siberia, large capital, transport, communication lines, infrastructure.

О необходимости развития транспортной сети Северо-Восточной Сибири ведутся научные, политические и общественные дискуссии. Сегодня в мире наблюдается всплеск интереса к Северо-Восточной Сибири и ее арктической полосе, богатой различными видами ресурсов. Основная причина состоит в том, что многие страны готовы инвестировать в освоение природного потенциала макрорегиона. Национальные интересы могут в будущем подкрепляться разными аргументами, при этом, главными из них являются научный и практический, то есть реальная готовность страны активно осваивать северо-восток Сибири. Сохранение Российской Федерацией статуса арктической державы требует кропотливых научных разработок, приоритетным направлением которых является научная деятельность с учетом исторического опыта прошлого. Именно это будет определять сохранение Россией контроля над своей северной и арктической зоной в будущем. Россия крайне заинтересована в развитии транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири. От дальнейшей эволюции экономики Северо-Восточной Сибири зависит стратегический потенциал Российской Федерации. Все вышеизложенное свидетельствует о научной и практической актуальности темы, необходимости ее изучения.

В период модернизации российской экономики развитие производительных сил Северо-Восточной Сибири требовало более масштабного вовлечения труднодоступных и слабо освоенных территорий северо-востока Сибири в общий хозяйственный оборот Российской империи.

Проблема развития путей сообщения в Сибири ранее привлекала внимание российских ученых. Исследованию роли Московского тракта в развитии производительных сил Сибири посвящены монографии О.Н. Катионова. Автор выявил, что интенсификация грузообращения по главной сухопутной артерии Сибири способствовала росту производительных сил в регионе и усилению товарообмена центра России с окраинными районами Сибири. Кроме того, в населенных пунктах Сибири, расположенных в непосредственной близости к Московскому тракту, формировался определенный тип хозяйства, где главную роль играл извозный промысел [1; 2]. П.Л. Казарян исследовал функционирование и особенности транспортировки грузов по таким сухопутным артериям Северо-Восточной Сибири, как: Якутско-Охотский, Иркутско-Якутский, Охотско-Петропавловский, Якутско-Колымский, Якутско-Заширеский, Якутско-Жиганский, Якутско-Вилюйский, Якутско-Аянский, Охотско-Гижигинский и других трактов местного значения [3]. Доверенные лица торгового дома «М.А. Коковин и И.А. Басов», внесли заметный вклад в развитие транспортной инфраструктуры на востоке региона. В.И. Фефилов активно участвовал совместно с администрацией Якутской области в поисках оптимального пути доставки товаров потребления в Колымский округ и Охотское приморское управление. В 1892 г. В.И. Фефилов при содействии Охотского окружного исправника С.А. Херсонского выбрал удобный по мореходным качествам пункт на побережье – Ольскую бухту, и впервые на зафрахтованном пароходе доставил в расположенное на берегу село Ольское товары для торговли с населением Северо-Восточной Сибири [4, с. 26]. На средства «Приамурского товарищества», а затем торгового дома «М.А. Коковин и И.А. Басов» была снаряжена экспедиция и проложен сухопутный Ольско-Колымский путь. Экспедицию возглавлял доверенный фирмы П.Н. Калинин, который устроил на Ольско-Колымском пути 11 станций [5, с. 53]. С 1893 г. начались поставки товаров «Приамурского товарищества» в Ольскую бухту из Владивостока зафрахтованным пароходом, а затем по сухопутному пути из Олы на Колыму. С 1896 г. по ходатайству Иркутского генерал-губернатора по Ольско-Колымскому тракту началась доставка казенных грузов. Наиболее активно тракт действовал до 1905 г., движение коммерческих грузов по тракту продолжалось до 20-х гг. XX в. [5, с. 54].

Однако, проблема роли предприятий с крупным капиталом в строительстве и обустройстве главных транспортных артерий Северо-Восточной Сибири в современной историографии еще не достаточно изучена. Остаются слабо освещенными вопросы вклада крупных фирм в обустройство Амуро-Якутского тракта, который в начале XX в., получил статус стратегически важного для Северо-Восточной Сибири транспортного объекта.

Научная и практическая актуальность и значимость заявленной темы исследования определили главную цель публикации – анализ роли фирм с крупным капиталом в процессе строительства и обустройства Амуро-Якутской дороги в начале XX в.

Во второй половине XIX – начале XX вв. заметный след в развитии сухопутных путей сообщения, имевших коммерческий характер, оставили фирмы с крупным капиталом. Развитие торгово-транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири фирмами с крупным капиталом шло одновременно с поиском дополнительных ресурсов для развития торгового дела. Такими ресурсами выступали золото, каменный уголь, пушнина, лес, рыба и многое другое.

Ввод в эксплуатацию Транссиба явился выдающимся событием в деле ликвидации экономической изолированности огромного Сибирского края [6, с. 125]. Вопрос соединения центральной части Якутии с Приамурским краем был поднят в связи с проектированием Амурской железной дороги.

Приоритетным направлением в развитии транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири стал Якутско-Амурский зимний почтовый тракт, который выполнял функции не только доставки почты и казенных грузов, но и важной коммерческой артерии края.

В 1906 г. в Иркутске состоялось совещание под председательством иркутского генерал-губернатора А.Н. Селиванова, посвященное решению проблем сухопутных путей сообщения Северо-Восточной Сибири. В совещании приняли участие представители министерств военного, путей сообщения, торговли и промышленности, главных управлений: землеустройства и земледелия, тюремного. Активную позицию на совещании занимали представители торгово-промышленных и транспортных предприятий. В качестве актуальных проблем на совещании были выделены вопросы обустройства государственных и земских почтовых трактов, коммерческих и обывательских трактов [3, с. 3].

В 1907 г. губернатор Якутской области И.И. Крафт поднял вопрос о проведении изысканий пути от Якутска на Амур. Общее присутствие Якутского областного управления 30 января 1908 г. решило организовать экспедицию для производства рекогносцировочных изысканий Якутско-Зейского пути с целью устройства зимнего почтового тракта. Экспедиция во главе с техником Б.В. Любатовичем, пройдя 944-верстовый путь до Лебединных приисков, выбрала два маршрута до проектируемой железной дороги. Первый путь шел до станции Невер – 256 верст, а второй – на станцию Улагачи – 406 верст. Отчет о проделанной работе Б.В. Любатович отправил в Общее присутствие Якутского областного управления, которое выбрало маршрут прокладки тракта Якутск-Невер, протяженностью 1200 верст. На тракте предполагалось устроить 26 по-

чтовых станций. Общая стоимость работ в 1908 г. составляла 51 тыс. руб. Новый тракт должен был функционировать с октября до апреля [7, с. 95]. Однако проект строительства тракта не был поддержан в 1909 г. Иркутским генерал-губернатором А.Н. Селивановым. В 1910 г. на строительство Якутско-Неверского тракта Иркутским генерал-губернатором Л.М. Князевым было выделено лишь 3 тыс. руб. [3, с. 141]. Планы строительства тракта на средства казны не были реализованы.

Развитие и функционирование Лебединских золотоносных приисков, послужили толчком для строительства участка Аладан-Невер Амуро-Якутского тракта, протяженностью 256 верст. На средства частного капитала было обустроено 10 из 26 станций, проложена телефонная связь. Силами «Верхне-Амурской золотопромышленной компании» в 1910 г. были построены первые 105 верст, соединивших прииск Джалиндинский на р. Амур с прииском Николаевским на севере Амурской области. После завершения строительства Транссиба снабжение продовольствием и рабочей силой стало осуществляться полностью из Амурской области. Со станции Большой Невер до п. Нагорный была проложена тележная дорога для гужевого транспорта, протяженностью около 400 км. Дорога имела функции зимника. В 1910 г. «Верхне-Амурская золотопромышленная компания» начала строить грунтовую дорогу по маршруту от п. Рухлово (ныне п. Сковородино) до прииска Якут, длиной 293 км., с подходом к Лебединскому прииску. Этот участок дороги был введен в эксплуатацию в 1916 г. Его общая протяженность составляла 340,5 км [8]. От прииска Якут до Чульмана была проложена просека и зимняя колесная дорога, протяженностью 128 км., совместными усилиями двух крупных предприятий: «Верхне-Амурской золотопромышленной компанией» и «Наследниками А.И. Громовой». Интересен тот факт, что по зимнику грузы перевозили не только на нартах и телегах, заряженных лошадьми и оленями, но и на верблюдах. Инициатором внедрения верблюжьей тяги был один из агентов «Верхне-Амурской золотопромышленной компании», который приобрёл 100 животных в Забайкалье. Верблюды хорошо приспособились к местным условиям, были неприхотливы, менее чувствительны к отсутствию корма и могли перевозить в несколько раз больше груза, чем олени и лошади. В дальнейшем, вплоть до постройки Амуро-Якутской автодорожной магистрали, они использовались на всем протяжении пути от Джалинды на Амуре до самого Алдана [9, л. 11].

Немаловажную роль в строительстве зимнего тележного Якутско-Неверского тракта, в частности участка от станции Чульман в районе р. Алдан до Якутска сыграла компания «Наследники А.И. Громовой». В 1913 г. торговый дом «Наследники А. И. Громовой» начал разведочные работы месторождений каменного угля в районе р. Алдан [10, л. 1]. В 1914-1915 гг. предприятие вело разведочные работы на 45 кв. км на

левом и правом берегу р. Алдан в 70 км от Охотского перевоза [10, л. 1-9]. В 1916-1918 гг. фирмой Громовых было добыто более 100 тыс. тонн каменного угля открытым способом из месторождений в районе р. Алдан [9, л. 12 об.]. Месторождение было оснащено электрогенератором, привезенным фирмой из Иркутска, построены жилые корпуса для рабочих [там же, л. 13]. Силами торгового дома «Наследники А.И. Громовой» почтовая станция Алдан Якутско-Неверского тракта была оборудована электричеством, велись работы по обустройству участка колесного пути от Чульмана до Якутска.

Основной особенностью транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири являлось то, что в макрорегионе действовало водно-сухопутное сообщение. Доставка грузов крупных фирм носила комбинированный характер, то есть сочетались сухопутная и речная транспортировка. В строительстве путей сообщения в крае были заинтересованы, прежде всего, крупные фирмы, имевшие как речные, так и сухопутные средства передвижения.

В 1915 г. в Иркутске был создан совет, участие в котором приняли: А.П. Малоземов, Г.Д. Гершберг, А.Н. Переломов – представитель «Лензолото», К.Н. и Н.Н. Глотовы, А.Г. Лури – представитель пароходства фирмы «Наследники А.И. Громовой», А.М. Перевозчиков – представитель пароходства Кушнаревых и Я. Фризер» [11, с. 214-215]. Был разработан проект нового акционерного общества «Восточно-Сибирское общество пароходства, торговли и промышленности» с уставным капиталом в 10-15 млн. руб. В задачи которого входило не только акционирование транспортных предприятий-участников, но и строительство железнодорожной ветки до Якутска [там же, с. 216]. На совещании обсуждались вопросы строительства сухопутной Амуро-Якутской магистрали с учетом особенностей сурового климата. Мощность вечной мерзлоты на всей протяженности трассы составляла от 500 до 1500 м.

К сожалению, планам крупных компаний Северо-Восточной Сибири по строительству железнодорожной ветки до Якутска и грунтовой дороги по направлению Амур-Якутск в 1915 г. не суждено было реализоваться. Строительство Амуро-Якутской грунтовой дороги было продолжено в 1925-1927 гг. Участок Якутск-Невер получил наименование автотрасса «Лена». Введение в эксплуатацию железнодорожной ветки до Якутска состоялось лишь спустя 100 лет – в 2015 г. Следует отметить, что как и 100 лет назад, транспортировка грузов и пассажиров через реку Лена осуществляется средствами речного транспорта. В сезоны ледохода и ледостава сообщение между участками автодороги «Лена» на левом и правом берегу р. Лены осуществляется по воздуху или судами на воздушной подушке. Значимым событием 2019 г. явилось утверждение президентом Российской Федерации В.В. Путиным распоряжения Пра-

вительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р «О транспортной стратегии РФ» [12]. Интересен тот факт, что строительство моста через р. Лену, который станет частью Амуро-Якутской магистрали, предполагается на основе частной концессионной инициативы. Разработана предварительная смета расходов на строительство моста. Общий объем финансирования строительных работ составляет 63,7 млрд руб.: за счет средств частных инвесторов – 9,5 млрд руб., капитального гранта – 54,2 млрд руб., в том числе из средств федерального бюджета – 47,8 млрд руб., регионального бюджета – 6,4 млрд руб. [13]. Строительство моста предполагается завершить в 2025 г. Ввод моста обеспечит рост круглогодичной транспортной доступности населения северо-востока Сибири, снизит ежегодные затраты на северный завоз в отдаленные и труднодоступные районы Севера. Мост позволит соединить широтные транспортные магистрали: Транссибирскую и Байкало-Амурскую – с одной стороны, и Северный морской путь – с другой. Это в перспективе позволит создать международный транзитный коридор между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Также переход свяжет автомобильные дороги «Лена» и «Колыма» с автодорогой «Вилюй», то есть фактически – Северо-Восточную Сибирь с побережьем Охотского моря.

В заключении отметим, что функционирование Амуро-Якутского тракта имело стратегическое значение для экономического развития Северо-Восточной Сибири. Строительство магистрали было начато в первой половине XX в. Инициатива введения в эксплуатацию важной транспортной артерии края исходила от представителей государственной власти. Значительную роль в обустройстве тракта сыграли фирмы с крупным капиталом, такие как: «Верхне-Амурская золотопромышленная компания» и торговый дом «Наследники А.И. Громовой», заинтересованные в обустройстве тракта не только для удовлетворения собственных коммерческих потребностей. Крупные предприятия занимались прокладкой труднопроходимых участков дороги, обустройством станций, их электрификацией. Процесс строительства транспортных объектов магистрали сохраняет свою актуальность в настоящее время. Для полноценного функционирования тракта и железнодорожной ветки Амуро-Якутской магистрали необходимо введение в эксплуатацию моста через р. Лена. В настоящее время, как и в начале XX в., в создании транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири важную роль играет крупный капитал частных компаний, готовых инвестировать в освоение богатых ресурсов края.

Список использованной литературы и источников

1. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители XVII-XIX вв. / О.Н. Катионов. – Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2004. – 567 с.

2. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт как основная сухопутная транспортная коммуникация Сибири XVIII-XIX вв. / О.Н. Катионов; 2-е изд. перераб. и доп. – Новосибирск : Изд-во НГПУ, 2008. – 372 с.
3. Казарян П.Л. Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII в. – 1920 г.) / П.Л. Казарян. – Якутск : Издательский дом СВФУ, 2012. – 147 с.
4. Кушнарера М.Д. Роль представителей торгового дома «Коквин и Басов» в освоении северо-востока Сибири в начале XX в. / М.Д. Кушнарера, Л.М. Дамешек // Гуманитарные науки в Сибири. – 2014. – № 4. – С. 23-27.
5. Кушнарера М.Д. Пушная торговля в Северо-Восточной Сибири в переписке представителей фирм с крупным капиталом во второй половине XIX – начале XX вв. / М.Д. Кушнарера. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2017. – 173 с.
6. Дашпилов Ц.Б. Транспортное освоение / География Сибири в начале XXI века: в 6 т. // Гл. ред. В.М. Плюсин. – Новосибирск : Академическое издательство «Гео», 2014. – Т. 1. Историческая география / Отв. ред. Ю.А. Зуляр. – Новосибирск : Академическое издательство «Гео», 2014. – 315 с.
7. Кушнарера М.Д. Якутский губернатор И.И. Крафт и его вклад в строительство Амуро-Якутской магистрали в начале XX в. / М.Д. Кушнарера, Л.М. Дамешек // Вестник Томского государственного университета. – 2021. – № 466. – С. 94-98.
8. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. От Санкт-Петербурга до Владивостока. 1909-1910 / Под. ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. – Санкт-Петербург : Тип. В. Безобразова, 1909. – 398 с.
9. Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС (Я)). – Ф. 12 (Якутское областное управление). – Оп. 2. – Д. 8529.
10. НАРС (Я). – Ф. 12. – Оп. 2. – Д. 10245.
11. Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX вв. / Г.Х. Рабинович. – Томск : Изд-во ТГУ, 1975. – 328 с.
12. О Транспортной стратегии Российской Федерации : Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 13.05.2018). Изменения, внесенные распоряжением Правительства РФ от 12.05.2018 № 893-р, вступили в силу с 12.05.2018 г. // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 52 (ч. 2).
12. О заключении концессионного соглашения в отношении искусственно-го дорожного сооружения – автодорожного мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска : Распоряжение Правительства РФ от 02.04.2013 № 489-р // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 14. – Ст. 1723.

Информация об авторе

Кушнарера Маргарита Дмитриевна – доктор исторических наук, доцент, доцент кафедры прикладной информатики и документоведения Иркутского государственного университета. 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1, тел. 8(3952)426417, e-mail: rita270880@mail.ru

Author

Margarita D. Kushnareva – Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Chair of Applied Informatics and Records Science. Irkutsk State University, 664003, Irkutsk, Karl Marks st., phone 8(3952)426417, e-mail: rita270880@mail.ru