

С.К. КАНН

УЧАСТИЕ В.А. ОБРУЧЕВА В ПОДГОТОВКЕ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Накануне строительства Транссибирской железнодорожной магистрали важнейшую проблему представлял вопрос об отоплении паровозов, особенно там, где почти не оставалось лесов. Примерные подсчеты показывали, что на участке от Урала до р. Оби ежегодная потребность в дровах ожидалась в размере около 72 тыс. куб. саж. Для их доставки требовалось вырубать по 7200 дес. леса каждый год, так как одна десятина низкорослой западносибирской березы давала не более 10 куб. саж. дров (*Материалы Комитета Сибирской железной дороги, экз. Российской государственной библиотеки [далее: МКСЖД]. 1895. Т. 7. Л. 95; Т.1 0. Л. 215–215об.*).

В Средней Сибири, в полосе большого Сибирского тракта, все хвойные леса также почти полностью уничтожили. Капитан Генерального штаба Л. Федяй, собиравший сведения о казенных лесах на среднесибирском участке магистрали, отметил прямую связь между густотой населения и нехваткой леса. Вдали от селений, в верховьях сплавных рек к югу от линии, еще росли вековые кедры и 200-летние лиственницы (*РГИА. Ф. 350. Оп. 48. Д. 103, Л. 119–120об.*). Но жить им, скорее всего, оставалось недолго — порубки, подсечное хозяйство и традиционные сибирские поджоги (палы) грозили реликтовым лесам полным уничтожением (*ГАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 134. Л. 46об.*). Угроза исчезновения лесов, с одной стороны, и острота топливной проблемы, с другой, обратили внимание правительства на поиски залежей угля в притрактовой полосе и в районах, связанных с дорогой водными путями.

Первый правительственный геолог Восточной Сибири В.А. Обручев, приехавший в Иркутск осенью 1888 г., имел поручение проверить сообщения о находках угля возле почтового тракта. В своих первых письмах из Сибири он писал, что сблизился с представителями местного Географического общества, в частности, с Г.Н. Потаниным, посетил несколько собраний ВСОРГО. Всю зиму Обручев изучал богатую библиотеку отдела, охватывающую период около 150 лет, на отдельных четвертушках бумаги составлял аннотации к прочитанным геологическим трудам, каталогизировал и упорядочивал огромную коллекцию из 3 тыс. образцов пород, собранную в Горном управлении (*ОР РНБ. Ф. 503. Оп. 1. Д. 198.*

Л. 17; Обручев В.А. *Мои путешествия по Сибири*. М., 1963. С. 12–13). Предварительная подготовка позволила быстро и эффективно выполнить порученное дело.

«Сибирский каменный уголь, — писал он 5 марта 1890 г., — представляет важную проблему для проектируемой сибирской железной дороги, а следовательно, и для будущности этой части нашей великой родины... рано или поздно она приползет с запада, уродливая стальная змея, а на ее спине сопящий, топающий, беснующийся паровой конь — локомотив, этот безжалостный, прожорливый истребитель великолепных лесов» (Обручев В.А. *В старой Сибири*. Иркутск, 1958. С. 87). Изучение литературы позволило установить, что уголь в Иркутской губернии был известен с середины XVIII в., но почти не разрабатывался из-за отсутствия сбыта. В 1850-е гг. при выварке соли делалась попытка заменить дрова углем, но без особого успеха (ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 40. Л. 3–Зоб; *Вестник золотопромышленности*. 1892. № 5. С. 68).

Летом 1889 г. В.А. Обручев отправился проверять сообщения о выходах угля возле заимки Кулгунай на берегу р. Оки (Обручев В.А. *Мои путешествия по Сибири*. С. 14–17). Ему не удалось провести глубокие шурфы для более точного изучения залежей, но примерные запасы угля геолог оценил в 415 млн пудов. По своим качествам уголь наминал бурые угли подмосковного бассейна, что подтвердили анализы Иркутской золотосплавочной лаборатории (ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 40. Л. 26; ОР РНБ. Ф. 503. Оп. 1. Д. 198. Л. 21об). В отчете Иркутскому горному управлению Обручев написал, что местный уголь «нигде не служит предметом добычи, вследствие обилия лесов; даже кузнецы в селах не употребляют его, полагая, что при сгорании ископаемый уголь издает вредные газы (“дух у него больно нехороший, ядовитый”, — говорят они)» (ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 40. Л. 25). Но постройка железной дороги и усиление промыслов, по мнению геолога, могли изменить ситуацию.

Обнадеживающие сообщения о кулгунайском угле обсуждались через несколько лет в заседаниях Комитета Сибирской железной дороги во время принятия решения о систематических разведках минерального топлива (РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 7. Л. 52–52об., 68, 72об.–73; Д. 151. Л. 5об, 9об.). Записка Министерства путей сообщения, посвященная ожидаемой доходности железной дороги от Урала до Байкала сообщала о «громдных залежах каменного угля» (более 400 млн пудов) возле села Зиминского (МКСЖД, 1893. Т. 1. Л. 378, прим.).

После исследований В.А. Обручева, установивших наличие богатых и неиспользованных залежей угля, купец М.Д. Бутин поспешил приступить к капитальному переустройству Николаевского завода, рассчитывая в случае «увеличенной потребности металла на постройку Сибирской железной дороги» серьезно усилить его произво-

дительность. Устранение значительных издержек производства на заводе могло бы удешевить производство чугуна примерно на 30% (ГАРФ. Ф. 5102. Оп. 1. Д. 221. Л. 46об.–47, 57об.–58; Николаевский чугунно-плавильный, железоделательный и механический завод: по отчетам и документам главной конторы. Иркутск, 1890. С. 24–25; Бутин М. Николаевский чугунно-плавильный, железоделательный и механический завод. М., 1891. С. 12–13). Бутин предполагал снабжать продукцией завода Енисейские золотые прииски и Сибирскую железную дорогу, а с ее помощью доставлять заводские изделия за Байкал и на Амур.

Однако вскоре после изучения Кулгуная обнаружили богатейшие Черемховские залежи, находившиеся возле самой линии железной дороги. Крестьяне села часто сообщали о находках угля, обнаруженных при каких-либо разрытиях по хозяйственным нуждам, и уже летом 1889 г. В.А. Обручев знал от начальника золотосплавочной лаборатории горного инженера А.И. Лушников о выходах пластов толщиной до 2 аршин (ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 40. Л. 27). После окончания разведки геолог заехал на заимку агронома Лаврентьева возле Черемхово. «Здесь, — пишет он в воспоминаниях, — мне подтвердили, что один из крестьян села, копая колодец в своем дворе, обнаружил пласт угля; пробить его он не мог, так как из угля получил большой приток воды, которым и удовольствовался. Но толщина пласта и качество угля остались неизвестными» (Обручев В.А. Мои путешествия по Сибири. С. 17).

Спустя полвека геолог с нескрываемым огорчением писал, что открытие залежей в Черемхово могло состояться уже в 1889 г., если бы чиновники не испугались некоторых осложнений административного характера. Начальник Иркутского горного управления Л.А. Карпинский направил работы Обручева к станции Зиминской, «тогда как разведка в пределах Черемхово, большого села, вызвала бы разные осложнения с крестьянами, а добыча угля потребовала бы переселения их на новое место» (ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 40. Л. 27). Таким образом, в то время, при всей очевидности находок угля, чрезвычайно надежное месторождение так и не было разведано.

Через пять лет залежи изучил К. Богданович, а инженер И. Шейнцвит произвел их разведку (*Геологические исследования и разведочные работы вдоль линии Сибирской железной дороги. 1896. Вып. 2. С. 5–7; 1899. Вып. 12. С. 65–71*). Эта история представляет собой яркий пример затруднений, с которыми сталкивалось сооружение рельсового пути в самой обжитой части Сибири. За несколько лет до начала постройки подполковник Н.А. Волошинов обращал внимание на то, что линия железной дороги проходит по самым густонаселенным местам Сибири, где плотность жителей превышает среднюю по европейской России. «Есть

села, имеющие по семи верст в длину. Томско-Иркутская линия идет почти вся по населенным местам» (*Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. СПб., 1890. Док. № 32. С. 12*). Отчуждение земли и имущества в этой полосе представляло большую проблему.

В.А. Обручев, привыкший к основательной работе, крайне негативно относился к спешке, воцарившейся при подготовке проекта Транссибирской магистрали. В письме 19 октября 1889 г. он писал И.В. Мушкетову, что выполняя множество разных поручений, вынужден скользить по верхам: «Если так будет продолжаться, то я за три года, которые обязан пробыть здесь, обскочу всю Восточную Сибирь, осматрю массу месторождений полезных ископаемых, опишу их — но не сделаю ничего серьезного, цельного, отвыкну от серьезной работы, приучаясь осматривать все бегло, по пути, обращая наибольшее внимание на полезность данной породы и оставляя в стороне стратиграфию и орографию данной местности, так как что можно о ней сказать, сделавши одно беглое пересечение ее? По этому поводу, — писал геолог, — я хотел попросить Вашего совета, Иван Васильевич; что нужнее для Восточной Сибири: такой геолог-разведчик, скачущий с Лены на Байкал, с Ангары на Амур и т.п. в погоне за полезными ископаемыми, или геолог-исследователь, изучающий основательно отдельные местности, конечно сначала наиболее важные для горного дела, например золотоносные бассейны, ожидающие до сих пор научного исследования?» (*ОР РНБ. Ф. 503. Оп. 1. Д. 198. Л. 20–21об.*)

Еще накануне постройки В.А. Обручев предложил реформировать управление горно-геологическими исследованиями в Сибири и улучшить их координацию. Геолог ставил вопрос «об усилении геологического комитета и об учреждении его отделений на окраинах» (*Там же. Л. 23об, 42об.*). «В виду предстоящего проведения Сибирской железной дороги, — писал он Мушкетову, — не будет ли поднят вопрос об учреждении в Сибири отделения Геологического Комитета? Мне кажется, это было бы вполне своевременно и Геологический Комитет мог бы рассчитывать на успех такого ходатайства» (*Там же. Л. 26об.*).

Однако подобное предложение совершенно не совпадало с планами централизации управления проектом. В горном ведомстве предложения сочли несвоевременными и усложнявшими осуществление Великого Сибирского пути. Вся исследовательская деятельность КСЖД опиралась не на прочную базу научно-технических работ в Сибири, а на командирование отдельных экспедиций из Петербурга. В результате подобной организации, основанной на бесконечных переездах, исследователи, по словам военного геодезиста Ю.А. Шмидта (1893 г.), были вынуждены «все лето воспринимать ряд неполных, несвязных и отрывочных картин» (*ГАИО. Ф. 293. Оп. 1. Д. 460. Л. 7об.*).