

DOI 10.17150/978-5-7253-3017-5.34

УДК 625.1

ББК 39.20(2Рос.-4Ирк.)

С.В. ГУЗЕНКОВ

ПРОЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ЛЕНСКОМ КРАЕ (НАЧАЛО XX В.)

Автор статьи, опираясь на источники, анализирует варианты направлений возможного строительства Ленской железной дороги.

Ключевые слова: транспортное освоение Ленского края, варианты строительства Ленской железной дороги, история железнодорожного транспорта Восточной Сибири, экономическая история Сибири.

S. V. CUZENKOV

THE PROJECTS OF RAILWAY CONSTRUCTION IN LENSKY REGION (THE BEGINNING OF XX)

The author of the article, based on sources, analyzes options for possible construction of the Lena railway.

Keywords: transport development of the Lena region, options for the construction of the Lena railway, the history of the railway transport of Eastern Siberia, the economic history of Siberia.

В начале XX в. предприниматели, и прежде всего золотопромышленники, утвердились во мнении необходимости строительства железной дороги в Ленский край. Взяв инициативу в свои руки в 1905 г. Иркутское горное управление командировало инженера С.Ф. Малявкина для проведения барометрических изысканий от с. Тулун до Усть-Кута. По результатам изысканий Иркутское горное управление представило в Министерство торговли и промышленности обстоятельный доклад, убеждая правительственных чиновников проложить рельсовый путь. Одновременно ходатайство о проведении железной дороги Тулун — Усть-Кут поступило и от Бюро съезда золотопромышленников Ленского горного округа. За строительство дороги высказались делегаты VIII съезда золотопромышленников Витимского и Олекминского горных округов, состоявшегося в Бодайбо 11–14 марта 1906 г., а затем и участники частного совещания (14 августа 1906 г.). Правительственные круги с пониманием восприняли ходатайства золотопромышленников, но не дали гарантии на строительство Ленской дороги, поскольку ожидали «убыточность ее».

Участники V секции «Общего совещания о путях сообщения Сибири» на заседании, состоявшемся 16 декабря 1906 г., заслушав доклад С.Ф. Малявкина, постановили «1. Постройка Ленской дороги за счет государства должна быть поставлена в первую очередь. 2. Принять за направление Ленской дороги [линию] Тулун — Усть-Кут. 3. Построить участок Тулун — Братский Острог широкой колеей, а участок Братский Острог — Мамырь — Усть-Кут — узкой колеей» [1, л. 25 об.]

23 декабря 1906 г. делегаты «Общего совещания» вновь вернулись к обсуждению вопроса о строительстве дороги на Лену; а по завершению приняли резолюцию: «Признавая существенно важным связать Сибирскую магистраль с р. Ленной железнодорожной линией, избрать направлением для нее линию на Усть-Кут. Что же касается пункта магистрали, от которого должна направляться означенная линия, то таковой пункт должен быть выяснен при специальных детальном исследованиях ...

железнодорожной линии, проведение... линии поставить в первую очередь» [1, л. 25 об.]

Во исполнение резолюции совещания «заинтересованные лица» приступили к «специальным детальным исследованиям», растянувшимся на несколько лет. К работе были привлечены специалисты, хорошо знающие исследуемый район. Понимая необходимость железной дороги для Ленского края, рассматривая ее как важный рычаг экономического развития, тем не менее, существовали различные мнения о вариантах строительства трассы.

Представить «мнения» — задача автора данной статьи. Автор не претендует на полноту изложения темы, а лишь намечает контуры дальнейшего исследования, которое необходимо для понимания полноты процесса транспортного освоения Приленского края в начале XX в.

Летом 1910 г. Лензото поручило инженеру путей сообщения В.А. Важеевскому «1) выяснить наиболее целесообразное направление соединения р. Лены с Сибирской железной дорогой, 2) произвести барометрические изыскания с возможно большей точностью по направлению, указанному Совещанием 1906 г., а именно по направлению Тулун — Усть-Кут с тем, чтобы выяснить технические условия проведения железной дороги, длину и стоимость ее сооружения, 3) определить существующий грузооборот по реке Лене и выяснить данные, по которым возможно судить о грузообороте проектируемой железной дороги» [3, с. 3.]

Изыскательская группа выполнила поставленные перед ней задачи. Удалось не только собрать необходимую документацию, находящуюся в Иркутске, Петербурге, пройти и описать маршрут Иркутск — Верхолениск, но и осуществить барометрическую рекогносцировку линии Тулун — Братский Острог — Мамырь, что позволило составить проект и «расценочную ведомость» линии Тулун — Усть-Кут. В.А. Важеевский, выполняя задание, опирался на «наработки» своих предшественников (инструментально снятый план вдоль дороги Большая Мамырь — Усть-Кут, план р. Ангары, снятый в 1888 г. инженером М.В. Чернцовым, план барометрической рекогносцировки участка Братский Острог — Усть-Кут, как часть рекогносцировки Северо-Байкальской железной дороги, выполненной полковником Волошиновым, профиль колесной дороги Тулун — Братский Острог — Мамырь и др.), высоко оценивая и оказавших помощь при выполнении «поручения».

Отмечалось несколько положительных факторов при характеристике «варианта» Иркутск — Верхолениск.

Во-первых, длина железнодорожного пути составит относительно не большое расстояние — 240 верст. «Совершенно ровная местность» не повлечет больших финансовых затрат. Расчеты показали, что стоимость

дороги незначительна — «с подвижным составом вероятно не дороже 40 тыс. руб. на версту пути». Возведение моста через Ангару будет выполнено на средства, выделенные из городского бюджета Иркутска.

Во-вторых, линия проходит по населенной местности и «выкинет» 272 версты почтового тракта.

В-третьих, «линия соединяет Приленский край с культурно-административным центром, к которому и сейчас имеет тяготение; ... проезжая по этому направлению в конце августа этого 1910 года, я встречал идущие на Лену от Иркутска обозы с различными грузами до 300 подвод в сутки» [3, с. 6].

Однако этот вариант не может рассматриваться, как основной. «К сожалению, все выгоды этого направления уничтожаются одним обстоятельством, имеющим огромное значение, а именно тем, что р. Лена не судоходна до г. Верхоленска, ... от Качуга река имеет сплавной характер. Летом и осенью сплав или вовсе невозможен, или возможен с неполной нагрузкой сплавных посуд, что удорожает доставку», отмечал В.А. Важеевский [Там же, с. 7].

Однако допускалась возможность «во вторую очередь» строительства железной дороги Иркутск — Верхоленск с продолжением ее до Северо-Байкальской линии, или до ветки Иркутск — Жигалово (Усть-Илга), но при условии расчистки фарватера до Усть-Кута, чтобы расширить возможности судоходства. По мнению инженера, вариант линии Тьереть — Жигалово не следует рассматривать, прежде всего потому, «что Лена от Жигалово не судоходна, а если все же допустить возможность сооружения ее, то затраты на версту — пути исключительно высоки, в том числе и потому, что потребуются сооружение моста через Ангару... Этот проект не находит себе оправдания и с точки зрения дальнейшего развития сети железных дорог», — писал Важеевский [Там же].

По мнению руководителя экспедиции, выбор ст. Тулун, «как выходного пункта с Сибирской железной дорогой на Усть-Кут», был обусловлен тем, что это направление имеет «наименьшую строительную длину». Вариант Ключинская — Братский Острог имеет перспективы развития и «вероятно потребует значительного удлинения на развитие линии», но прежде всего Тулун был определен совещанием 1906 г., как начальный пункт железной дороги», а выбор конечной станции связывали с тем обстоятельством, что Лена от Усть-Кута «судоходна все время навигации» [Там же].

Важеевский считал, что «проведение» Ленской железной дороги даст мощный толчок экономического развития «огромной территории», а «экономическое развитие Приленского края будет иметь следствием усилением политического могущества России на Дальнем Востоке» [Там же, с. 24].

Сторонники варианта Тулун — Усть-Кут полагали «1) Дорога, выходящая на Усть-Кут, соединит Сибирскую магистраль с р. Леною в таком пункте, откуда река становится в течение всего навигационного периода доступна пароходам и баржам, поднимающим не менее 20 тыс. груза и имеющим осадку не менее 5 четвертей.

При некотором улучшении фарватера и обстановке его возможно обеспечить беспрепятственный проход судам и с гораздо более глубокой осадкой.

Благодаря возможности при этих условиях передвигать грузы без перегрузки с мелкосидящих судов, уничтожатся излишние расходы, пароходство сможет работать так, как оно работает на других реках и фрахты могут быть понижены почти до размера волжских. Это даст возможность устроить сбыт из Якутской области массовых товаров. Кроме того, сдача товаров с железной дороги прямо на пароход, который доставит груз до места назначения, устраняет излишних посредников и делает возможным скорейший оборот средств.

2) Проведение дороги на Тулун даст возможность Ленскому краю получать грузы с запада по более кратчайшему направлению. Сворачивая с Сибирской магистрали, с Тулуна, грузы будут делать пробег всего в 612 верст, и достигать судоходной пристани на р. Лене. При других же вариантах грузу от Тулуна придется пройти по жел. дороге до Тырети 160 верст, до Иркутска 366 верст и затем еще гужем до Жигалово 270–376 верст и сплавом путь до Усть-Кута 327 верст, а, в общем, в 757–1 069 верст.

Пройдя таким путем на 145 до 487 верст пути более, чем по варианту Тулун — Усть-Кут, грузы, идущие на Лену с запада, должны будут совершить путь в 327 верст сплавом по воде через 20 более или менее значительных перекатов. Мелководье в этой части реки часто расстраивало все планы грузоотправителей и все расчеты грузополучателей.

Таким образом, совершив кругной путь, грузы попадут в тот же Усть-Кут, где придется их переключать на более глубоко сидящие суда или сплавлять в неуклюжей «посуде».

3) Удешевление товаров, необходимых для Ленского края вообще, и в частности, выписываемых для золотопромышленных районов, удешевит производство в крае настолько, что для эксплуатации станут доступны площади с содержанием золота менее чем в 1,5 золотника на 100 пудов породы. Благодаря этому обстоятельству откроется для выработки площадь в три раза большая, чем разрабатываемая ныне. Благодаря возможности выступлению мелким золотопромышленникам, добычи золота увеличатся сразу на 50 %. Такой эволюции золотопромышленности не может вызвать проведение дороги на Жигалово, так как необходимые грузы пойдут прежним кругным путем, доставка будет

затрудняться мелководьем участка Жигалово — Усть-Кут, не отпадает масса лишних перегрузок... Вся выгода от дороги на Жигалово выразится в удешевлении, происходящего от замены гужевой доставки пробегом по железной дороге, т. е. всего на 40 коп.

Провоз пуда товара от ст. Тулун до Бодайбо по направлению Тулун — Усть-Кут в среднем составит 43 коп. Тогда как провоз того же пуда с пробегом через Иркутск на Жигалово составит 92 коп.

4) Удешевление фрахтов пароходных и свободный доступ на Сибирскую магистраль откроет возможность вывоза мяса из Якутской области. Взамен дешевого хлеба Якутская область даст мясо, ныне приобретаемое в Монголии. Сбыт мяса не может развиваться при необходимости перегрузки на мелкокосящие суда и транспорте через перекаты.

5) Тулун — Усть-Кутское направление гарантирует Якутскую область от последствий неурожая. В настоящее время результаты урожая выясняются, тогда, когда наступает мелководье в верховьях р. Лены. В случаях недорода Якутская область, благодаря щелям между Усть-Кутом и Жигалово, оказывается лишенной возможности получить хлеб и в результате является голод и недостаток семян. Этот риск не устраняется проведением дороги до Жигалово.

6) Рыбные богатства Ленского края не могут найти себе выхода, пока не будет соединена судоходная часть р. Лены с Сибирской магистралью. При проведении дороги на Усть-Кут рыба пойдет с низовьев Лены на Сибирскую магистраль.

7) В свою очередь развитие рыбного промысла даст толчок к возникновению добычи соли в Якутской области. Соль же, добываемая по Вилюю, может пойти на восток и вытеснит 4 мил. пуд. иностранной соли, ныне покупаемой для нужд Амурской и Приморской областей.

8) Создание дороги Усть-Кут — Тулун даст возможность в настоящее время снабдить солью из Усть-Кутских варниц всю среднюю и часть восточной Сибири.

9) Этот же путь даст толчок к развитию железного дела в пределах Нижнеудинского уезда, так как имеются все данные для развития этой промышленности: огромное количество великолепной руды, запасы топлива, обеспеченный сбыт. Н. Николаевский завод... возобновит свою деятельность... Для железа нужен выход не к западу, навстречу Уральскому железу, а к востоку.

10) Вариант Тулун — Усть-Кут, содействуя экономическому развитию Ленского края, открывая его для колонизации и облегчая доступ в него, окажет влияние в том смысле, что создаст рынок необходимый для района Иркутской губернии, ныне усиленно колонизируемой переселенцами. В частности, благодаря Тулун — Усть-Кутскому направлению, облегчит-

ся и заселение Нижнеудинского уезда, а также и Чунского района в Енисейской губернии.

11) Проведение дороги... даст возможность непосредственно воспользоваться новой дорогой большему району и большему количеству населения. Благодаря тому, что Ангара имеет течение по направлению к дороге, в сферу влияния этого пути войдут уезды Иркутский, Балаганский, Нижнеудинский и часть Киренского, тогда как восточные варианты, пересекающие Ангару выше по течению, непосредственно будут обслуживать лишь уезды Иркутский, Балаганский и Верхоленский. Правда, уезды Балаганский и Верхоленский самые хлебородные, но благодаря Ангаре и сплаву по Лене, эти уезды всегда смогут сбывать свои избытки (когда таковые создадутся) пользуясь водными путями.

12) С проведением дороги на Усть-Кут будем иметь еще новый удобный путь к Великому океану: по р. Лене и притокам до селения Нелькан на пароходах, а оттуда трактом около 200 верст до порта Аяна на берегу Охотского моря.

13) В стратегическом отношении важно, чтобы был заложен головной участок дороги, имеющей соединить прямым путем западную Сибирь с Амурской областью дорогой, которая прошла бы с запада на восток севернее Байкала. При таком направлении дороги, не страшен прорыв неприятеля около Южного края Байкала, близко расположенного около Китайской границы. Соображение это тем более имеет значение, что предстоит постройка дороги «Мысовая — Кяхта», облегчающей наступление на Сибирскую магистраль около Иркутска» [4, с. 231–233].

Мнение о вариантах строительства «о железных дорогах на Лену» высказал и В.А. Обручев. В «Комиссию для собирания сведений по вопросу об Иркутско–Ленской ж. д.» он отправил письмо, в котором высказал свою точку зрения по этому вопросу.

Ученый считал, что достоинства варианта Тыреть — Балаганск — Жигалово («более короткий путь... для грузов, идущих с запада в бассейн Лены и обратно, довольно обширный и более южный колонизационный район, возможность эксплуатации лесов /... к востоку от р. Ангары/) не «перекрывает недостатков его («выход на р. Лену в ее верхнее течение, страдающее мелководьем, отсутствие полезных ископаемых, кроме гипса и может быть поваренной соли и медных руд, ввиду того, что линия пройдет исключительно по красноцветным девонским... отложениям: два трудных для постройки перевала между Балаганском и Жигаловым) и не поддержал это направление, а полагал, что выбор может идти между вариантами Тулун — Братский Острог — Усть-Кут и Иркутск — Верхоленск — Жигалово [4, с. 20 прил.].

Подчеркивая значимость этих путей, профессор писал: «...каждый из них имеет свои большие достоинства; и выбор был бы труден, если упустить из виду следующее: все эти пути должны связать бассейн р. Лены с магистралью Сибири; если считать, что ж. д. только дойдет до р. Лены, и на этом дело станет, то первый путь, кратчайший с запада и выходящий к судоходной части р. Лены, несомненно, заслуживает предпочтение, ... хотя и он имеет недостатки: большая стоимость сооружения в виду длины линии и трудных местных условий; плохие качества земель в виду северного положения, заболоченности долин, глухой тайги, обилие насекомых (гнуса), недостаточные ископаемые богатства в виду состава почвы: ... траппы и девонские ... отложения (песчаники, мергели, глины...). Но выход к реке, по которой навигация продолжается только 4-4½ месяца, конечно, представляет только временный этап в развитии путей сообщения» [5, с. 21, прил.].

В.А. Обручев высказал уверенность в том, что «...линия должна идти дальше, к богатому приисковому району Бодайбо, куда направляется главная масса грузов и пассажиров. Этот конечный путь легче достигим при третьем варианте, ... хотя и он имеет свои недостатки: наибольший пробег грузов, идущих с запада в бассейн Лены и обратно; выход на р. Лену в ее мелководную часть ..., чем при первом: вести жел. дорогу по узкой и извилистой долине р. Лены, с массой свальных работ, особенно ниже г. Киренска, и затем вверх по долине р. Витима до Бодайбо, обойдется чрезвычайно дорого; на всем этом протяжении земель, удобных для колонизации, очень мало; полезных ископаемых, кроме соли, нет» [Там же].

Сам же В.А. Обручев стоял на позиции реализации третьего варианта, солидаризируясь с мнением Я.Д. Фризера, думой г. Иркутска и других сторонников. Он писал: «...продолжение линии к Бодайбо ответвится где-нибудь вблизи гор. Верхоленска, перевалит в долину р. Киренги, очень широкую и удобную для колонизации, выйдет к северному концу Байкала, пройдет по долине р. Верхней Ангары и перевалит к р. Витиму у Бодайбо. Это будет кратчайшее направление и по условиям сооружения значительно менее дорогое, чем путь по р. Лене: помимо этого, он оживит совершенно заброшенный край, даст два крупных колонизационных района — на р. Киренге и Верхней Ангаре, — откроет выход огромным лесным запасам и ввиду обилия метаморфических сланцев и кристаллических пород на ⅔ своего протяжения, подаст надежды на развитие горного дела, особенно золотого» [4, с. 21 прил.]. И заключает: «...нельзя не отдать предпочтение третьему варианту и пожелаем скорейшего его осуществления» [5, с. 21 прил.].

По сметным предположениям инженера Важеевского на строительство Ленской железной дороги (вариант Тулун — Усть-Кут — 586 верст)

потребуется 79 594 000 руб. При этом «строительный капитал» составит 40 879 000 руб., а облигационный — 38 715 000 руб., расходы же на версту — пути «определялись» в 3 700 руб., с учетом процента на «строительный капитал» — 3 960 руб. [3, с. 20]. Путь возможно проложить в течении четырех лет.

Определить грузооборот дороги было достаточно сложно, но инженер «осторожно» предположил, что годовой грузооборот составит 6–7 млн. пудов, а пассажироперевозки 100–150 тыс. чел. По мере «развития дороги» грузооборот будет превзойден [Там же, с. 19]. Расстояние от Тулуна до Усть-Кута грузо-пассажирский состав должен был пройти за сутки.

Проектант допускал возможность ослабления или полного прекращения товарно-пассажирского движения в зимние месяцы, когда «господствуют» низкие температуры, возможны ветра, метели. Он писал: «... в сутки предположено движение одной пары товарно-пассажирских с 17 товарными вагонами и одной пары товарных поездов с 27 вагонами. Грузоподъемность вагона — 900 пудов, считая среднюю поезда в 700 пудов, а поезда полного состава, получим, что 7 млн. пудов транзитного груза может перевезено за 230 дней. Следовательно, на остальные 135 дней — 4½ месяца зимнего времени движение может быть ослаблено до одной пары товарно-пассажирских поездов (или даже вовсе прекращено)» [Там же, с. 21].

В первые годы работы тарифы будут повышены, что следует связывать с необходимостью покрытия эксплуатационных расходов и необходимостью погашения процентов на затраченный капитал. По мере того, как показатели валового дохода и расходы по эксплуатации с учетом процента на «строительный капитал» будут абсолютно равны, то возможно понижение тарифа [3, с. 20]. При этом рассчитывался сезонный механизм сокращения стоимости провоза пуда груза [3, с. 24].

Доходы на версту — пути должны были составить 8 300 руб., а именно: 1) доход от транспортировки транзитного груза 7 000 руб.; 2) пассажирское движение (вагоны III класса) — 1 000 руб. Учитывалось возможное сокращение пар почтовых лошадей, работающих на тракте Иркутск — Жигалово — Усть-Кут, по крайней мере, наполовину; экономия почтовых расходов составит 183 350 руб. в год, а доход на версту — пути 300 руб. Эксплуатационные расходы устанавливались приблизительно в 2 500 руб. на версту — пути [3, с. 21].

Несмотря на то, что сторонники варианта Тулун — Усть-Кут, прежде всего золотопромышленники, настойчиво, аргументированно убеждали министерства и ведомства принять их доводы и оказать содействие в строительстве Ленской железной дороги, положительного решения не последовало. Правительство не откликнулось и призыв генерал-губер-

натор Югазна незамедлительно дать согласие на подготовку Устава Ленской железной дороги, прозвучавший в феврале 1917 г. в письме к министру финансов П.Л. Барку [2, л. 7-7 об.].

Сложная ситуация внутри страны, непростая международная обстановка «отодвинули» этот вопрос. Правящие круги, от которых зависело принятие положительного решения, понимали, что реализация проекта потребует значительного финансирования и не совсем ясна была «экономическая польза» от Ленской железной дороги.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). — Ф. 31 (Управление строительной и дорожной частями при Иркутском генерал-губернаторе). — Оп. 1. — Д. 245.
2. ГАИО. — Ф. 25 (Канцелярия Иркутского генерал-губернатора (1887–1917 гг.)). — Оп. 10. — Д. 1967.
3. Пояснительная записка к проекту Ленской железной дороги / сост. инженер п. с. В. А. Вадеевский. — Санкт-Петербург, 1911. — 24 с.
4. Ленская дорога и ее экономическое значение / сост. заведующий работами по экономическому обследованию района изысканий жел. дор. в бассейне р. Лены А. Е. Богдановский. — Санкт-Петербург, 1911. — 296 с.
5. Записка об экономическом положении района железной дороги Иркутск — Жигалово (Уст-Илга), вероятном грузообороте этой ж. д. и о продолжении ее до г. Бодайбо / сост. И. И. Серебрянников. — Иркутск, 1912. — 202 с.

Информация об авторе

Гузенков Сергей Васильевич — кандидат исторических наук, e-mail: s-guzenkov@mail.ru.

Author

Sergej V. Guzenkov — PhD in History; e-mail: s-guzenkov@mail.ru.