



УДК 94(571.53)

## Государственная политика и транспортное освоение Сибири во II половине XIX века

Н. М. Лаптев

*Иркутский государственный лингвистический университет, г. Иркутск*

В статье рассматривается роль правительства, отдельных представителей администрации и сибирского купечества в развитии водных и сухопутных путей сообщения во второй половине XIX в.

**Ключевые слова:** Министерство путей сообщения, сибирские купцы, водные торговые пути, Н. Н. Муравьев-Амурский, А. П. Игнатьев, Александр III, Транссибирская магистраль.

Реформа императора Александра II «Освободителя» оказали определенное воздействие на развитие хозяйственной жизни страны, в том числе и в Сибири. В рассматриваемый период она продолжала оставаться аграрной, но на ее территории уже были заметны «очаги» промышленного развития: горно-рудный Алтай, золотоносная Иркутская губерния, мукомольная и маслоделательная отрасли южных районов Западной Сибири. Видное место в экономике Сибири занимали промыслы: рыбный, соляной, пушной, ореховый и др. Большую роль в экономической жизни региона играла торговля, как внутренняя (с Уралом и центрально-промышленным районом), так и внешняя (с Китаем и Монголией).

Сибирское купечество имело огромные капиталы, которые искали выход, и надежные торговые пути были нужны как воздух. Гужевого транспорт по Московскому тракту с перевозками не справлялся. Железнодорожного сообщения до 90-х годов XIX в. еще не имелось, и потому сибирские промышленники и купцы сами искали выход своим товарам за Урал, выдвигали смелые проекты и сами их осуществляли. Так красноярский купец М. К. Сидоров еще в 1853 г. предложил освоить сквозную водную артерию: река Енисей – моря Северного Ледовитого океана – порт Архангельск. Считая этот проект неосуществимым, судовладельцы боялись его реализовать. Первая личная попытка Сидорова проплыть из Кронштадта до Енисея в 1869 г. оказалось неудачной. Но волю Сидорова эта неудача не сломила и в 1877 г. построенная им шхуна «Утренняя заря» через Северный океан приходит в Петербург. Путь от Енисея до Петербурга открыт и за одну навигацию он возможен. Но главное заключалось в том, что теперь красноярские купцы могли покупать паровые суда в Европе и своим ходом приводить их в Енисей. В 1878 г. красноярский купец Гадалов покупает пароход «Москва», пришедший на Енисей своим ходом через Северный морской путь. Вслед за «Москвой» на Енисей своим ходом пришли пароходы «Дальман» и «Феникс». А к концу 80-х годов на Енисее уже ходило 8 пароходов [1, с. 25].

Иркутский золотопромышленник А. М. Сибиряков также приложил немало усилий для освоения водных торговых путей Сибири. Ангара с ее знаменитыми порогами Падунским и Шаманским была недоступна для плавания большегрузных судов. А. М. Сибиряков организовал туэрное прохождение судов через ангарские пороги. Он в 1887 г. построил 2 туэрных парохода и самый мощный в те годы пароход в Восточной Сибири «Святитель Николай». На трех нижних порогах Ангары были проложены туэрные цепи и в 1889 два парохода, буксируя баржи с грузом, смогли пройти от устья Ангары до Илимска. Для углубления русла реки были проведены взрывные работы, и судоходство продлилось до Братска. Однако чтобы осуществлять сквозное пароходное сообщение до Иркутска, надо было преодолеть Падунский порог. Для прохода через него требовалось построить обводной канал и шлюзы. В то время строительство этих водных объектов было таким дорогим, что даже один из богатейших иркутских купцов Сибиряков вынужден был прекратить работы. Впоследствии, когда строилась Транссибирская железнодорожная магистраль, уже Управление по сооружению дороги решило возобновить это строительство, чтобы отправить рельсы и другие грузы из Красноярска в Иркутск водным путем. Но вскоре из-за нехватки средств эти работы также пришлось прекратить [1, с. 166].

Приведенные примеры свидетельствуют, что сибирские промышленники и купцы сами «прокладывали» пути для своих товаров. А что же государство предпринимало в этом направлении? Некоторые шаги в транспортном освоении Сибири в рассматриваемый период делались, но до постройки Транссиба положительных результатов достигнуто не было.

Одним из проектов была попытка постройки Обь – Енисейского водного пути. Инициатором соединения Оби и Енисея был енисейский купец П. Е. Фунтусов. В 1872 г. он узнал от коренных жителей, что во время половодья можно проплыть на небольших судах из реки Кеть – притока Оби в реку Большой Кас, впадающую в Енисей. В 1873–1874 гг. Фунтусов на собственные средства организовал обследование этого водного пути и пришел к выводу, что речные системы Оби и Енисея можно соединить. Он и предложил правительству реализовать его проект. Справедливости ради следует отметить, что на этот раз Министерство путей сообщения взялось за реализацию проекта П. Е. Фунтусова. В 1875 и в 1878 гг. оно направило специалистов для изучения вопроса, которые детально исследовали возможность соединения двух великих рек Сибири и перспективы (экономическую выгоду) этого проекта.

Министр путей сообщения просил выделить средства на строительство каналов и шлюзов, и казной было отпущено 600 тыс. руб. [2, с. 67]. Руководил строительством инженер Б. А. Аминов. Первым объектом будущей водной системы стал канал между озером Большим и рекой Малый Кас длиной в 7,5 км. В начале планировалось, что ширина канала составит 19,3 м и по нему будут ходить большегрузные суда. Однако ассигнования на строительство были сокращены, и было решено пропускать по каналу суда меньшего размера. В сооружении водного пути участвовало большое количество рабочих, которых нанимали в Енисейске, Томске, Тюмени. В летние месяцы численность строителей достигала более 2 тысяч человек. Хотя в строительстве применялся в основном ручной труд, использовалась и машинная техника:

землечерпалки, машинные копры и насосы. Построенные шлюзы обслуживались рабочими, проживавшими в пришлюзовых поселках.

В эксплуатацию канал был принят в 1894 г., но построен он был в «урезанном» варианте. Суда грузоподъемностью до 80 т могли проходить по нему только в половодье в течение одного месяца. В остальное время навигации нагрузка судов не могла превышать 8–9 т [2, с. 69–70]. В 1895 г. специальная комиссия Министерства путей сообщения, inspectируя состояние водной Обь-Енисейской системы, пришла к выводу, что она действует и в целом исправна. Однако комиссия рекомендовала углубить отдельные ее участки, перестроить шлюзы и путем ликвидации ангарских порогов продлить систему до Иркутска. Для этого требовались дополнительные ассигнования в размере 7,7 млн руб. Министр путей сообщения запросил такую сумму, однако правительство ответило отказом. С 1902 г., когда была пущена в эксплуатацию Транссибирская железнодорожная магистраль, финансирование Обско-Енисейской водной системы полностью прекратилось, и она не принесла существенной пользы России.

По иному сложилась судьба у другого гигантского проекта – Транссибирской магистрали. Инициаторов железнодорожного строительства в Сибири во второй половине XIX в. было предостаточно, и предложения о необходимости строительства железной дороги в Сибири в канцелярию Его Императорского Величества поступали неоднократно.

Одним из инициаторов строительства был генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев. Он был одним из первых, кто поставил вопрос о строительстве железной дороги на сибирских окраинах России с целью их интенсивного заселения и закрепления. Еще в письме на имя Николая I – императора России Н. Н. Муравьев доказывал о необходимости железнодорожного строительства на Дальнем Востоке [3, с. 29]. Однако государственный канцлер граф К. В. Нессельроде выступил против и рапорт Муравьева «ушел в стол». Но Николай Николаевич был не из «послушных губернаторов». Присоединив к России Приамурье, он в 1857 г., уже при другом российском императоре Александре II проявил личную инициативу и командировал, служившего в Иркутске военного инженера Д. И. Романова, для изучения вопроса о проведении железной дороги в этой местности. Романов составил проект прокладки железной дороги от Амура до залива Де-Кастри. В июле 1858 г. Н. Н. Муравьев (граф Амурский) снова пишет рапорт на имя Государя о необходимости строительства этой дороги, «надобность в коей является настоятельной» [4, с. 2].

В 1857 г. гражданин США Коллинз, совершивший путешествие от Петербурга до Амура, представил в Чите губернатору Забайкальской области записку, в которой предлагал построить железную дорогу от Иркутска до Читы. Н. Н. Муравьев-Амурский с сочувствием отнесся к этому проекту, дал положительную характеристику Коллинзу и просил министра путей сообщения поддержать проект. Однако члены Сибирского комитета, не желая передавать строительство железной дороги иностранцу, отклонили его предложение.

Вопрос о строительстве Транссибирской железной дороги сдвинулся с «мертвой точки» при Александре III. Большую роль в этом сыграл граф С. Ю. Витте, доказавший императору выгоду строительства Транссиба для России. Однако я полагаю, что к этому решению императора «подвинул» Иркутский генерал-губернатор А. П. Игнатьев. В своем отчете за 1885–1886 гг. он доказывал необходимость строительства дороги стратегическими соображениями, возможностью быстро доставлять войска для обороны Забайкалья. Кроме государственных целей, заключал Игнатьев, прокладка дороги «несомненно, благотворно отразилась бы и на оживлении весьма слабой промышленности и торговли Восточной Сибири». Это заключение генерал-губернатора вызвало важную резолюцию Александра III: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края, а пора, давно пора!».

По распоряжению Александра III в мае 1887 г. было созвано совещание для обсуждения предложений о сибирских железных дорогах. В нем приняли участие министры и управляющие ведомствами. Совещание и разрешило на заседании 6 июня 1887 г. принципиальный вопрос о необходимости постройки Транссибирской железной дороги [2, с. 86–87].

Таким образом, целый ряд предложений, исходивших от губернаторов Восточной Сибири, увенчался успехом, и уже 15 июня 1887 г. было решено начать изыскания по трассе Транссибирской магистрали.

1. *Большаков В. Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век / В. Н. Большаков. – Новосибирск, 1991.

2. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI век. – Т. 1: 1837–1941 гг. – Иркутск, 2001.

3. *Казимиров В. Н.* Великий сибирский путь / В. Н. Казимиров. – Иркутск, 1984.

4. *Саблер С. В.* Сибирская железная дорога в прошлом и настоящем / С. В. Саблер, И. В. Сосновский. – СПб., 1903.

## State Policy and Transport Development of Siberia in the Second Half of the XIXth C.

N. M. Laptev

*Irkutsk State Linguistic University, Irkutsk*

The article deals with the function of government, certain representatives of administration and Siberian merchant class in the development of means of communication both by water and by land in the second half of the XIXth c.

**Key words:** Ministry of railway, Siberian merchants, trade communication by water, N. N. Maravyev-Amursky, A. P. Ignatyev, Alexander III, the Trans-Siberian Railway.

*Лаптев Николай Михайлович* – кандидат исторических наук, профессор кафедры истории, философии и социальных наук Иркутского государственного лингвистического университета, 664025, г. Иркутск, ул. Ленина, 8, тел. 8(3952)20-03-61, e-mail: info@islu.ru

*Laptev Nikolay Mikhailovich* – Candidate of Historical Sciences, Professor of the Department of History, Philosophy and Social Sciences, the Irkutsk State Linguistic University, 664025, Irkutsk, Lenin St., 8, phone 8(3952)20-03-61, e-mail: info@islu.ru