

Александр Васильевич САКОВИЧ,
старший научный сотрудник
Архитектурно-этнографического музея «Тальцы»

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ИРКУТСКОМ ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКОМ РАЙОНЕ (НА ПРИМЕРЕ ОКО-ТАГНИНСКОГО ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКОГО ПОДРАЙОНА)

В конце XIX в. в Восточной Сибири начался новый этап дорожного строительства. Как отмечалось в «Объяснительной записке к проекту создания дорожного органа в Иркутском Генерал-губернаторстве...», «с проведением железнодорожной магистрали и возрастающим экономическим развитием Сибири вопрос об упорядочении существующих путей сообщения и устройстве новых получает значение первостепенной важности. В последнее же время с увеличением размеров переселенческого движения необходимость в благоустроенных колесных дорогах является уже неотложной» (1). Управление строительной и дорожной частями при генерал-губернаторе было «весьма мало осведомлено о положении дорожного дела в крае». Не было «даже сведений как о всех существующих грунтовых дорогах в Генерал-Губернаторстве; — так и о тех, которые нужно улучшать или вновь строить в интересах развития края.

Дорожное дело теперь неправильно поставлено и потому, что нет достаточных денежных средств на операционные расходы. В настоящее время на дорожное дело (не считая дорог, строящихся на средства Переселенческого управления) из земских сумм отпускается на весь край около 90 т. р., и то только почти исключительно на более или менее сложные искусственные сооружения» (2).

В «Трудах совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири» отмечалось, «что ввиду недостаточного развития в Сибирском крае грунтовых дорог и неизбежной необходимости в устройстве таковых впоследствии для удовлетворения потребностей переселенческого движения, представляется необходимым, как для этого, так и в целях удовлетворения потребностей местного населения, установить должную общую связь между устраиваемыми вновь и существующими грунтовыми дорогами...» (3). К началу XX в. основными путями сообщения в Восточной Сибири были Московский (3 тыс. км), Якутский (Иркутск–Верхоленск–Жигалово — 400 км), Кругобайкальский (Иркутск–Култук–Кяхта), Тункинский (Култук–Монды), Шелашниковский (Тыреть–Жигалово) и Братско-Илимский (Тулун–Б. Мамырь–Усть-Кут) тракты.

Наряду с ними в крае существовал целый ряд внутренних гужевых дорог, соединяющих отдельные районы со «столичной» дорогой. До на-

чала столыпинских реформ все они в той или иной степени отвечали потребностям местного населения.

В начале XX в. в связи со строительством Транссибирского железнодорожного тракта значение Московского тракта заметно уменьшилось, значение же Транссиба как основной транспортной магистрали существенно возросло.

С новой волной колонизации Сибири, связанной с реформами П.А. Столыпина, большую роль стали играть колесные дороги, связывавшие отдаленные населенные пункты с главной транспортной артерией страны — Транссибом. Основная тяжесть грузооборота колесных дорог перераспределилась с магистрального направления на внутренние перевозки.

Выступивший на совещании в Иркутске Н.Н. Козьмин отмечал, что «крестьянин мало пользуется железной дорогой... И это делается совершенно понятным, если принять во внимание, что крестьянин свои продукты может везти на недалекое расстояние... Кроме того, железная дорога дает выгоду отправителю больших грузов. Крестьянин, отправляющий на рынок 25–50 пудов, должен подвезти груз к станции, а в городе выгрузиться и нанять возчиков. Наконец, мелкий производитель только тогда получает выгоду, когда наиболее полно использует свою рабочую силу... Мелкому производителю, крестьянину, железная дорога выгод приносит мало». Несмотря на столь категорический вывод, автор в своем выступлении все-таки признает, «что железные дороги — для купцов и промышленников, а грунтовые — для мелких хозяев, крестьян. И те, и другие заслуживают внимания, те и другие необходимы, те и другие взаимно связаны» (4).

Важность развития сети подъездных путей для развития Сибири подчеркивалась и в циркулярном письме иркутского генерал-губернатора, и в письме министра путей сообщения председателю Совета министров 14 августа 1906 г. за № 6524, а также в докладе председателя подготовительной Комиссии к Совещанию о путях сообщения в Сибири, назначенной иркутским генерал-губернатором.

В последнем говорилось:

«Мы можем с полной добросовестностью изучить всю, еще необъятную, площадь Сибири только при условии развития сети путей сообщения... Переселение широкою волною льется в Сибирь, и требуется весьма энергичная работа правительства, чтобы сколько-нибудь его урегулировать и вести планомерно.

Там, где десять лет тому назад только можно было видеть представителей диких лесов Сибири: медведя и других зверей, ныне мы уже видим распаханные поля, новые, чистенькие, планомерно разбитые русские деревни. Переселение хотя тянется еще узкою полоскою по Сибири, но все дальше и дальше отходит от линии железной дороги и водных путей и шаг за шагом отвоевывает у тайги места для культуры» (5).

Как известно, столыпинское правительство разработало ряд законопроектов, направленных на освоение новых территорий в Сибири и их

дальнейшее развитие. Планировалось также развитие и совершенствование инфраструктуры, в частности строительство железных, шоссейных и грунтовых дорог.

Несмотря на то что Московский тракт находился в ведении Министерства внутренних дел, колесными путями, устраиваемыми для переселенческого движения, занималось Переселенческое управление и их устройство производилось по его распоряжениям. Кроме этого, надо отметить, что Переселенческое управление финансировало работы по осушению заболоченных территорий, выдавало переселенцам премии за раскорчевку леса.

Война с Японией 1904–1905 гг. и революционные события 1905–1907 гг. свергли Россию в «пучину экономического хаоса». В 1900–1909 гг. финансовое положение страны было настолько тяжелым, что о каких-либо преобразованиях не только в транспортной, но и в аграрной сфере говорить было трудно. «Только за 1904–1906 годы государственный долг вырос на 2 млрд руб. (или на 30 %)» (6). Это значило, что реформу в деревне и связанное с ней переселение огромной массы крестьян на новые земли как минимум в течение первых 4–5 лет правительству пришлось проводить в условиях катастрофической нехватки денежных средств. В связи с этим обстоятельством предполагалось при устройстве дорог воспользоваться трудом арестантов и ссыльных. «Государственный бюджет для землеустройства одного „крепкого хозяина“ предусматривал довольно скромную выплату, составлявшую 80–165 руб. ссудой и 20–80 руб. безвозмездным пособием в зависимости от дальности перенесения усадебной оседлости» (7).

«С 1912 г. ссудные нормы для переселенцев были дифференцированы в зависимости от районов вселения. Так, ссудная помощь желающим выехать в степные и лесостепные районы Западной Сибири с наиболее благоприятными условиями земледелия была значительно снижена, а для районов, прилегающих к железной дороге, вовсе отменена. В то же время увеличилась ссудная помощь для желающих обосноваться в отдаленных от Транссибирской магистрали земледельческих районах, а также в Иркутской области; ссуда для этих районов колебалась от 100 до 250 руб. на переселенческую семью. В общей сложности ссудная помощь крестьянам, прибывающим на новое место жительства, составляла около половины всех государственных расходов на переселенческое дело в Сибири» (8).

В 1906 г. в Иркутске на совещании о путях сообщения в Сибири было принято решение, что при выборе строительства новых дорог следует отдавать предпочтение тем направлениям, которые имеют значение в общегосударственном, в переселенческом, в торговом и промышленном отношениях.

Кроме этого учитывались способы постройки и их приблизительная стоимость. Все проектируемые пути делились на две категории:

- 1) неотложные и возможные в ближайшем будущем к осуществлению пути;
- 2) желательные и возможные к осуществлению.

В уже упоминавшемся циркулярном письме иркутского генерал-губернатора назывались следующие пути:

1. Грунтовые дороги, соединяющие Сибирско-Забайкальскую железную дорогу с Леной.

2. Пути из Минусинского уезда.

3. Скотопрогонные пути, соединяющие Монголию с железной дорогой.

4. Пути, соединяющие Забайкальскую дорогу с Монголией.

5. Пути Якутской области.

6. Пути, имеющие специальное колонизаторское значение, из которых выделялись, как самые необходимые, следующие направления:

а) от городов Канска и Красноярска в направлении к нижнему течению Ангары,

б) от г. Минусинска по системе рек Кизир и Казыр,

в) от г. Канска по системе рек Канск и Агул (9).

Как видим, речь о создании сети колесных дорог, связывающих переселенческие участки с волостными центрами, в письме генерал-губернатора и на совещании не велась. И только спустя три года, учитывая важность гужевых дорог для освоения края, власти стали выделять денежные средства на дорожное строительство в труднодоступных переселенческих подрайонах. К таковым несомненно можно было отнести Око-Тагнинский подрайон.

«Каждая дорога, — писала газета «Сибирь», — должна обслуживать известный район. И обслуживаемый ею район должен быть, по возможности, больше. К движению, совершающемуся по нему, должно примыкать и в него вливаться движение боковое. Необходимо, чтобы торговое движение, направляющееся к рынкам, а от них к периферии было обеспечено хорошими путями» (10).

Расходы на проведение дорог в 1909 г. в Иркутской губернии составили 212 500 р. В 1910 г. сумма увеличилась до 352 810 р. Для сравнения: на постройку зданий на переселенческих пунктах в 1909 г. было затрачено 17 880 р., а на агрономическую помощь и гидротехнические сооружения в том же году было израсходовано соответственно 16 040 и 11 698 р. (11).

Денежные средства в размере 717 500 р. предназначались на ссуды и безвозвратные пособия. Сюда входили: суммы на обустройство домов, ссуды на общепользные надобности, ссуды на внутринадельное межевание и путевые ссуды.

В 1910 г. на дорожное дело в Иркутской губернии планировалось затратить 389 010 р. В том числе:

на содержание личного состава — 28 800 р.;

на путевое довольствие — 7 400 р.

Операционные расходы делились следующим образом:

на изыскания дорог выделялось — 15 460 р.;

на постройку дорог — 270 400 р.;

на исправление дорог — 31 050 р.;

на постройку мостов и переправ — 7 000 р.;

на ремонт дорог — 26 500 р.;
на содержание переправ — 2 400 р. (12).

Несмотря на усилия Переселенческого управления, направленные на устройство колесных дорог, в губернии многие участки переселенцев оказались отрезанными от основных транспортных коммуникаций. Такими, в частности, в Око-Тагнинском подрайоне Тагнинской волости оказались Графский и Сачковский участки.

Крестьяне Сачковского сельского общества в своем общественном приговоре от 24 ноября 1910 г. «имели суждение о том, что необходимо для общественного пользования провести по нашему Сачковскому участку дорогу-ветвь» (13). Крестьяне обратились к заведующему Око-Тагнинским подрайоном Райнерту с ходатайством о проведении дороги-ветви от главной магистральной линии Тагна–Хор-Тагна до поселка Сачки-Шерагул расстоянием приблизительно 7 верст. Переселенцы просили выделить им на сооружение дороги не менее 1 000 р., поскольку их участок «очень лесной и <...> сами положительно не в состоянии своими средствами построить эту дорогу» (14). Трудности с выкорчевкой леса под пашню и последующей ее разработкой вынуждали некоторых крестьян к переезду на другие, более пригодные для хозяйственных работ участки. Только по данным за первую половину 1914 г., участок Сачковский покинули пятеро крестьян. Четверо из них объясняли свой отъезд «тяжелой разработкой пашни, лесистостью участка и недостатком средств».

Тот же самый аргумент выдвигал заведующий Око-Тагнинским подрайоном, который обратился к заведующему землеустройством и переселением в Иркутской губернии Иконникову с докладом относительно ходатайства крестьян. В нем он обосновывал их просьбу. Главные аргументы в пользу крестьян в этом деле были таковы:

1) переселенцы, которые поселились на р. Тагне в 17 дворах, «обустроились довольно основательно и прочно, проживают уже два года, никто из поселившихся обратно не уходит, несмотря на трудности разработки участка земли из-под леса» (15);

2) существующая дорога, проведенная силами самих переселенцев, оказалась труднопроезжей вследствие сильной лесистости и отсутствия гатей и мостов. Для восстановления по ней сообщения потребовалась бы «масса труда, как-то прорубка до 6 сажень ширины, корчевка полотна, кроме того, затраты средств на постройку небольших гатей и мостов» (16).

Помимо этих доказательств необходимости проведения новой дороги в докладе заведующего Око-Тагнинским подрайоном Райнерта сообщалось, что «участок Сачковский очень большой, вытянулся между рекой Окой и Тагной на протяжении 9 верст, при заселении его, хотя бы даже не полностью, придется разбить его на две части. На усадьбах у реки Оки поселились старообрядцы, на усадьбах у реки Тагны поселились православные... в данное время оба эти поселка можно рассматривать как два самостоятельных участка, но лишь получившие землю в одном отрубке.

Несмотря на более трудное условие жизни, переселенцы, поселившиеся на реке Тагне, т. е. ходатайствующие о пособии, проявляют более жизнеспособности и энергии, чем переселенцы, поселившиеся на реке Оке» (17).

Учитывая приведенные выше обстоятельства, заведующий Око-Тагнинским подрайоном обратился с просьбой к заведующему землеустройством и переселением в Иркутской губернии «не отказать в ходатайстве их и войти с представлением о разрешении испрашиваемого безвозвратного пособия в размере одной тысячи рублей» (18). Сам Райнерт проводил большую работу в период усиленного движения переселенцев. При их обустройстве ему, как свидетельствовал заведующий поземельно-устроительным и переселенческим делом в Иркутской губернии Иконников, приходилось трудиться по 15 часов в сутки. Из всех подрайонных заведующих, занимавшихся водворением переселенцев, Райнерт, по словам того же Иконникова, в течение двух лет выполнял самую большую работу (19).

За полгода до вышеописанных событий переселенцы Графского участка Тагнинской волости Балаганского уезда Иркутской губернии на сельском сходе, состоявшемся 28 апреля 1910 г., также «имели суждение о том», что проезд на их участок крайне затруднителен и даже местами «совершенно невозможен вследствие болотистой местности» (20). Крестьяне просили о выдаче на постройку гатей и мостов через болото, ширина которого была около 250 сажень, безвозвратного пособия от казны в размере не менее 1 600 р. «В противном случае, — говорилось в общественном приговоре, — участок наш окажется без всякого сообщения с населенными пунктами во время весенней распутицы».

Подобное положение складывалось на многих переселенческих участках в Балаганском уезде, что крайне отрицательно сказывалось на экономическом положении крестьян, отрезанных от промышленных и сельскохозяйственных рынков.

В уезде срочно требовалось построить 48 верст подъездных путей от дороги Заблгарь — Харагун к участкам Пихтинскому, Метёлкинскому, Боровому, Черемшанскому, Федоровскому, Жодоты и Каменка, а также 10 верст дороги Хор-Тагна–Бутыринский. К последнему не было никакого проезда. «Без постройки этих подъездных путей успешное заселение участков невозможно», — отмечалось в «Перечне расходов на землеустройство и переселение по Иркутской губернии на 1910 год» (21). Учитывая важность подъездных путей к переселенческим участкам, на строительные работы в Балаганском уезде в 1910 г. всего планировалось затратить 84 800 р. (22).

Принимая во внимание среднюю действительную стоимость одной версты дорог, устраиваемых Переселенческим управлением в Забайкальской области, — около 2 тыс. р., выходило, что в Балаганском уезде при вышеприведенных цифрах ассигнования на дорожные работы могло быть построено всего около 42 верст колесных путей.

В целом же «в течение 10 лет, с 1905 по 1915 г., за счет средств

Переселенческого управления в четырех сибирских губерниях было построено около 14 тыс. км новых грунтовых дорог» (23).

С началом Первой мировой войны финансирование дорожного строительства Переселенческим управлением прекратилось. Война тяжелым бременем легла на экономику России. С августа 1914 по февраль 1917 г. общие военные расходы страны составили 30 млрд р. Затормозилось не только проведение аграрной реформы, но и было прекращено строительство дорог.

Годы революции и Гражданской войны сильно ухудшили состояние сибирских транспортных коммуникаций. Было сожжено множество малых мостов, сильно разрушены станционные и гражданские сооружения, уничтожены многие паромные переправы. В частности, «начатая весной 1917 г. реконструкция Илимского тракта была вскоре заброшена, завезенные туда материалы и инструменты разворованы. Только к 1925 г. удалось организовать отпуск средств на восстановление и новое дорожное строительство» (24).

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 10. Ед. хр. 2713. Карт. 1076. Л. 89.

2. Там же. Л. 91–91 об.

3. Труды совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Иркутск, 1907. Т. 1. С. 1.

4. Там же. С. 429.

5. Там же. С. 43.

6. Родина. 2006. № 12. С. 16.

7. Там же. С. 16–17.

8. Винокуров М.А., Суходолов А.П. Экономика Сибири: 1900–1928. Новосибирск: Наука, 1996. С. 62–64.

9. Сибирь. 1906. 19 нояб. (№ 23). С. 2.

10. Там же. 19 дек. (№ 48). С. 2–3.

11. ГАИО. Ф. 171. Оп. 1. Ед. хр. 31. Л. 3–4.

12. Там же. Л. 43 об.

13. Там же. Ед. хр. 237. Л. 3.

14. Там же. Л. 3 об.

15. Там же. Л. 1.

16. Там же. Л. 1 об.

17. Там же. Л. 1 об.–2.

18. Там же. Л. 2.

19. Там же. Ед. хр. 31. Л. 60.

20. Там же. Ед. хр. 238. Л. 1.

21. Там же. Ед. хр. 31. Л. 39.

22. Там же. Л. 42.

23. Винокуров М.А., Суходолов А.П. Указ. соч. С. 61.

24. Там же. С. 219.