**Глава 1. Модернизация транспортной системы Сибири на страницах региональной печати**

**1.1 Традиционный и водный транспорт**

Надёжное транспортное сообщение – фундаментальный фактор развития индустриальной экономики. С ростом индустриального производства и нарастанием модернизационных процессов, традиционная транспортная система, характерная для общества аграрного уже не отвечала заданным требованиям хозяйства и нуждалась в быстрой трансформации в развитую логистическую структуру на основе механической тяги – паровозов на железных дорогах, пароходов на реках и морях и т.д. Так было характерно для модернизационных процессов западных стран: усовершенствование транспортной системы происходило в сопряжении с промышленной революцией. Но как было в России? А в особенности в Байкальской Сибири?

Прежде чем ответить на эти вопросы, стоит сделать ремарку, почему данное исследование берёт начало именно с изучения транспортной системы Байкальской Сибири. Во введении мы уже писали о большом количестве вариаций использования термина «модернизация» применительно к общественно-историческим процессам. В силу своих собственных убеждений и установок исследователи по-разному определяют суть модернизации, её критерии, факторы и условия проведения. А учитывая то, что современный этап развития теории характеризуется признанием мультивариативности и многоаспектности процесса модернизации, в современной отечественной литературе имеется множество подходов к изучению модернизационных процессов. Такая калейдоскопичная картина характерна как для отечественной, так и для зарубежной историографии. Именно поэтому мы признаём, что исходя из региональных культурно-исторических и других условий, модернизационные процессы в разных обществах могут протекать по-разному. А значит – разнятся и движущие силы модернизации. Причём, важно понимать, одновременную применяемость нескольких модернизационных теорий в одном регионе. Такое положение дел обуславливается гибкостью модернизационного подхода к изучению общественно-исторических процессов.

Экономической модернизации многие историки уделяют особое внимание. Несмотря на разность к пониманию процесса, движущих сил, типов и факторов модернизации, кое-что общее в большинстве исследований. Приведём несколько примеров.

Например, в коллективной монографии Е. Б. Беспятовой, Е. В. Бодровой и В. Л. Даноян модернизация воспринимается как комплексный процесс преобразования всех сфер жизни общества. Приоритет в модернизационных процессах отдаётся, прежде всего, модернизации экономической сферы общества, которая выражается в «постепенном переходе от ручного труда к машинному, от ремесла к фабрике; проведением промышленной революции, а затем индустриализации с господством капиталистических рыночных отношений, основанных на постоянном экономическом росте, развитии товарного хозяйства и конкуренции»[[1]](#footnote-1). Причём, авторы, выделяя эндогенный (внутренний) и экзогенный (внешний) типы модернизации, придерживаются мнения, об экзогенной модернизации в России, характеризующейся как ответ российского общества XIX в. на внешнеполитические «вызовы» и проводимой «сверху-вниз»[[2]](#footnote-2). Такой тип модернизации содержит в себе заимствование экономических (прежде всего военных) технологий для потребностей армии, а потому их часто называют «половинчатыми»[[3]](#footnote-3). Таким образом, преобразования в России касались, прежде всего, транспортной системы. Такая логика развития модернизации характерна как для страны в целом, так для Сибири и Байкальской Сибири в частности.

Или, например, в исследованиях В. П. Шпатлакова, также особое внимание обращено именно экономической модернизации, считая что «особое значение для развития экономики имеет модернизация инфраструктуры. Развитие экономической инфраструктуры позволяет расширить производственные возможности за счёт ускорения транспортировки товаров, повышения мобильности трудящихся, усиления информационных потоков»[[4]](#footnote-4).

Другим отечественным исследователем общественно-исторических процессов посредством теории модернизации является И. В. Побережников. Автор предложил весьма оригинальную модель объяснения истории России. Опираясь на теорию фронтира американского исследователя Фр. Дж. Тёрнера, И. В. Побережников выводит тезис о фронтирном характере российской модернизации. Рассматривая особенности русской модернизации, автор в качестве базовых черт российского фронтира выделяет колонизацию, континентальную экспансию, существование свободных земель и собственных «востока» и «запада»[[5]](#footnote-5). Если говорить в общих чертах, то необходимость в заселении фронтира, обеспечении его капиталом, рабочей силой для разработки неограниченных ресурсов, преодолении культурной и транспортной обособленности региона, интенсификации его экономики явило собой необходимость модернизации именно транспортной системы, за которой в процесс модернизации должны были включиться и другие отрасли экономики.

Исследователи модернизации Байкальской Сибири А. А. Иванова, Л. В. Кальмина и Л. В. Курас также придерживаются мнения, что существовавшая во второй половине XIX в. относительная транспортная замкнутость региона, в то время как Сибирь с её природными ресурсами давно привлекала особое внимание правительства и предпринимательских кругов определяла концепцию модернизацию Сибири, прежде всего с транспортной системы[[6]](#footnote-6).

Причём, экономическая модернизация, подразумевается большинством отечественных авторов авторами как переход от ручного труда к фабричному на основе частной собственности и капитала. Растущее индустриальное производство естественно требовало, помимо рынков сбыта, ещё и источник сырья. Если для западных стран, таким источником сырья становились колонии в Азии и Африке, то для Российской империи, учитывая, что рост и концентрация промышленного производства в России во второй половине XIX в. был явным именно в западных регионах страны, Сибирь выступала в качестве того самого источника. Соответственно для обеспечения растущих потребностей набирающей обороты промышленности модернизация транспортной системы в регионах добычи различного сырья становилось архиважной задачей. Первоочерёдность модернизации транспортной системы – вот то общее, что разделяется большинством последователей теории модернизации.

Таким образом, изучение экономической модернизации Байкальской Сибири в 1880-1910-е гг. в данном диссертационном исследовании мы начинаем именно с вопросов развития транспорта.

«Надёжность транспортных путей является залогом успешного экономического развития любого региона. Однако природно-географические условия не позволяют использовать везде только один вид транспорта»[[7]](#footnote-7). Поэтому, обычно, пути сообщения предназначаются для целого комплекса транспортных средств, отвечающих разным хозяйственным задачам. Природно-географические условия – не единственный фактор, влияющий на уровень развития путей сообщения. Немаловажным условием будет являться потребности экономики и населения.

К середине XIX в. водные и сухопутные пути сообщения Сибири являлись единой транспортной сетью, которые, однако, были едва ли в удовлетворительном состоянии[[8]](#footnote-8). Крупные сибирские реки, такие как Енисей, Лена, Обь и др. со своими притоками хоть и затрагивали обширные территории, всё же не были соединены друг с другом. Эти факторы обуславливали определённую обособленность региона от Европейской части империи. Причём, важно понимать, что такое состояние транспортной системы определяло изолированность и некоторых территорий внутри Сибири.

Экономическая связь Забайкалья с центром и с ближним зарубежьем протягивалась по двум основным путям: Большому Московскому и Кяхтинскому «чайному трактам»[[9]](#footnote-9). Московский тракт тянулся через Верхнеудинск и Читу на Сретенск. «Чайный» же путь от Иркутска через Култук и Троицкосавск на Кяхту. От Московского тракта начинались торговые пути с востоком империи и восточными странами. Любопытно, что сообщение с восточной частью страны, проходившее через Амур было непостоянным. Как отмечается во Всеподданнейшем отчёте военного губернатора Забайкальской области за 1884 г. «нельзя забывать, что Забайкалье, а через него и вся Сибирь, не имеет с Амурским краем постоянного сообщения, которое дважды в год, весной и осенью, когда реки вскрываются и становятся, прерывается… Следовательно устройство хорошего колёсного пути, соединяющего Забайкалье с Амуром, является делом первой необходимости»[[10]](#footnote-10). Такой проблемы не отмечается с торговыми путями, идущими с конца Московского тракта на юг – в Китай.

В 1860-х гг. было установлено сообщение между Забайкальем и Иркутском по Кругобайкальскому тракту, ставшему частью Главного Сибирского почтового тракта и заменившему ненадёжное сообщение по льду Байкала.

В Забайкальской области существовал ряд внутренних трактов, тянущихся к Московскому тракту из различных районов. Так, например, Верхнеудинск пересекали дороги и тракты к Иркутску, Кяхте, Чите, Баргузину, Петровскому заводу, а также к семейским и инородческим поселениям[[11]](#footnote-11). По Удунгинскому тракту Мысовск-Кяхта, минуя Верхнеудинск, перевозились товары кяхтинской торговли, перегонялись гурты скота, предназначенные для Иркутского «мясного рынка»[[12]](#footnote-12).

Удугинский купеческий тракт, как отмечал в своём отчёта губернатор Забайкальской области «как неудобный весною, осенью и зимою, по причине громадных снежных заносов, а летом по отсутствию корма для лошадей»[[13]](#footnote-13). Состояние тракта стало причиной ходатайства в 1881 г. о постройке новой, дороги, с ответвлениями на Селенгинск и Троицкосавск. Сокращение пути от Боярской станции на Селенгинск и Троицкосавск должно было варьироваться от 158-168 вёрст для Селенгинска и 205,5 вёрст для Троицкосавска, что значительно бы улучшило, по мнению губернатора, ситуацию со временем пути и кормом для лошадей, а также с обслуживанием новопостроенной дороги[[14]](#footnote-14).

Сухопутные пути сообщения в Забайкалье были грунтовыми, с деревянными мостами и гатями, с приподнятым полотном дороги над местностью, как, например, дороги от Верхнеудинска на Иркутско-Кяхтинский тракт, Читу и Петровский завод. Данные пути были сугубо грунтовые с деревянными мостами, гатями или лодочными переправами через водные преграды[[15]](#footnote-15). Обслуживание и ремонт дорог, мостов, переправ и гатей осуществлялся натуральной повинностью местного населения в виде подводной и дорожной повинности, и губернскими сборами[[16]](#footnote-16).

Таким образом, сухопутные пути сообщения в Байкальской Сибири были сугубо грунтовые с деревянными переправами и гатями. Как отмечалось выше, состояние этих дорог едва ли удовлетворяло требованиям экономики и государственных нужд. Некоторые пути были организованы слабо: не хватало корма для лошадей или подвергались затоплению, снежным заносам или размоканию в результате дождей и паводков, что, в сути своей, отрезало Забайкалье от других частей империи и Сибири. Особенно остро проблема стояла с дорогой на Амур. Исправлением же дорог занималось местное население в форме дорожной и подводной повинностей. Такое положение дел едва ли вызывает удивление: отсутствие свободного рынка рабочей силы, занятость подавляющей части населения в сельском хозяйстве и отсутствие инженерных кадров обуславливало самостоятельную организацию работ по ремонту дорог силами местного населения в форме обязательной повинности. Любопытно, что губернатор Забайкальской области в отчёте отмечал, что Главный почтовый тракт используется в большей степени не по назначению – для торговли и перевозки товаров и грузов в коммерческих целях. При этом, губернатор не упоминает, заинтересованы ли были местные коммерческие круги в обустройстве и содержании в надлежащем состоянии используемых ими дорог.

К 1880-м годам вопрос об устройстве дорог и путей сообщения в Сибири встал крайне остро. Модернизационные процессы, набиравшие обороты после реформ Александра II «дошли» до Сибири, где модернизация начинала делать лишь первые шаги. В общественно-политических кругах посредством печатных органов начинали выдвигаться проекты и предложения об устройстве новых или реорганизации старых путей сообщения Сибири, публиковались публицистические работы о возможностях, направлениях и последствиях модернизации транспортной системы. Редакторская оценка различными периодическими изданиями тех или иных проектов закономерно отражала существующие у сибирской общественности мнения и установки. Естественно, что существовавшие печатные органы различались по своей общественно-политической направленности, занимали разные позиции в вопросах развития экономики Сибири, а потому разнились их оценки и взгляды на преобразования Сибири.

Однако, забегая вперёд, стоит сказать, что просмотр печатных изданий Сибири даёт понять о слабом их внимании к проблемам развития традиционных сухопутных путей сообщения. Причины, на наш взгляд, кроятся в следующем: региональные особенности. «Стартовые условия» социально-экономической модернизации Европейской России и Сибири были совершенно разными. Низкий уровень фабричного производства, малочисленность населения, неравномерно расселившегося по огромной территории Сибири, накладывало свой отпечаток на модернизационные процессы. «В отличие от центра России, где промышленный переворот последовательно охватывал сначала лёгкую промышленность, затем тяжёлую индустрию, транспорт, связь, сельское хозяйство, модернизация экономики Сибири началась с транспорта – вначале водного, потом железнодорожного, что создавало условия для промышленной революции в других отраслях»[[17]](#footnote-17). Поэтому, в контексте социально-экономической модернизации преобразования в сфере транспорта приняли первостепенный характер. Традиционный транспорт XIX в. технически не в силах обеспечить потребности фабричной промышленности. Потому, для «катализации» стремительного экономического роста Сибири, заключавшего в себе промышленную революцию, необходимо было сразу обеспечить отвечающую потребностям будущей индустриальной экономики транспортную инфраструктуру. Потому, в периодической печати наблюдается повышенное внимание к преобразованиям и развитию водных путей сообщения, участие в проектировании которых, принимали правительственные и крупные коммерческие круги, а также к проектированию и строительству железной дороги, вокруг которой развернулась настоящая информационная борьба различных партий, отстаивающих разные направления железной дороги. К тому же, эти виды транспортных коммуникаций требовали огромных капиталовложений и трудовых ресурсов; на них возлагались большие экономико-политические надежды и предвосхищались долгоиграющие последствия от модернизации именно этих отраслей инфраструктуры. Просмотр отчётов Забайкальской области за 1884-1905 гг. где часто употребляется формулировка «…дороги в отчётном году оставались без изменений»[[18]](#footnote-18) говорит нам о слабом внимании к сухопутным путям и со стороны администрации. Именно поэтому, печатными органами, бюрократией и в целом обществом акцентировалось внимание водным транспортным артериям и проектам железной дороги.

Из просмотренных нами материалов периодики небольшой акцент на сухопутных дорогах делала Сибирская газета. Важно понимать, что Сибирская газета воспринимала развитие путей сообщения в Сибири как задачу первостепенной важности: «Устройство внутренних сибирских путей сообщения есть дело первостепенной важности в развитии экономической жизни Сибири»[[19]](#footnote-19). И с данным тезисом невозможно не согласиться: при огромных просторах Сибири вкупе с неразвитостью её транспортной системы об устойчивом экономическом развитии говорить не приходится. То состояние сухопутных дорог, каким его видела газета можно судить по описанию основной транспортной артерии Сибири – Сибирском тракте. Так, в №39 за 1883 год Сибирская газета сообщала следующее: «…самыми дешёвыми естественными путями сообщения в Сибири являются её речные системы. К сожалению, слишком короткое лето, отсутствие канализации, пороги и мели на некоторых реках делают это сообщение и слишком кратковременным… об остальном времени года, примерно, с 1-го октября по 1-е мая, разумеется, нечего и говорить»[[20]](#footnote-20). Газета имела ввиду, что климат Сибири в целом не позволял организовывать круглогодичную или же долговременную сезонную навигацию по рекам из-за раннего замерзания воды. Потому, основной коммуникацией Сибири остается Сибирский тракт и побочные от него дороги. Состояние Сибирского тракта в «глазах» газеты крайне удручающее. Долгий путь через всю Сибирь совершается, либо в глубокой грязи, либо в глубоких снежных сугробах. К этим проблемам, сообщается газета, добавляются такие как: умышленная задержка лошадей, пьянство ямщиков, холодные станции, неисправность сбруи, экипажей и т.д.[[21]](#footnote-21). То же положение дел, по мнению газеты, присутствует и на множественных ответвлениях от Сибирского тракта. Причём, как она сообщает: «Мы увидим, что в иных местностях Сибири сообщение между известными пунктами производится верхами, в других – в лодках, в третьих – на собаках, в четвёртых – на оленях, в пятых – не иначе, как пешком»[[22]](#footnote-22). И такая картина сложилась вследствие неудовлетворительного состояния системы обслуживания дорог и природными условиями.

Такая ситуация с главной Сибирской дорогой и другими существовавшими путями в Сибири, как пишет газета, сказывалась на скорости доставки грузов и их целостности в процессе доставки, от чего итоговая стоимость доставляемых грузов значительно увеличивалась[[23]](#footnote-23). Особое внимание газета обращала на хлебородные районы, где из-за неразвитости или полном отсутствии дорог «в урожайные годы, расходы по посеву и уборке хлеба не покрываются продажей хлеба – явление в высшей степени не нормальное, когда превосходный урожай ложится убытком на крестьянский карман, вследствие невозможности сбыть хлеб»[[24]](#footnote-24). Причём, этим пользуются перекупщики-кулаки, которые искусственно занижают цены на хлеб, таким образом, приводя к разорению крестьянских хозяйств. Доставка же из европейской части России фабрикатов (то есть товаров фабричного производства) сильно дорогое.

Другой важнейшей проблемой, газета считала, существующую дорожную повинность, отправляемую в натуральной форме и организацию работ по исправлению дорог. На примере Енисейской губернии, газета подсчитала, что расходы на исправление одной версты Сибирского тракта выражаются в среднем в 767,5 руб. В эту стоимость входят траты каждого работника, приходящего со своей лошадью и инструментами, работающего на полном самообеспечении и отрывающиеся от хозяйства на 30-40 дней, что крайне разорительно для них, а для одиночек – губительно[[25]](#footnote-25). К тому же, крестьяне являлись единственным сословием, несущим эту повинность. Другой проблемой газета считала то, что «главными распорядителями являются не техники, а представители земской полиции, ничего в этом не смыслящие»[[26]](#footnote-26). Таким образом нужны специалисты. Выход из ситуации газета видела в изменении формы содержания дорог: найм рабочих, что по мнению газеты было бы в 5-7 раз дешевле и выражалось бы в среднем от 100 до 150р. за версту, что значительно бы снизило лежащее тяжёлым бременем на крестьянах обязанность содержания дорог, что позволило бы исключить ещё один фактор разорения крестьянских хозяйств. И как резюмировало издание: «эти меры принесут ту несомненную пользу, что распределят одну из самых отяготительных и несправедливых повинностей, которая до настоящего времени лежала тяжёлым бременем на одном крестьянском сословии, между всеми поровну»[[27]](#footnote-27).

Если относительного последствий реформы виденье Сибирской газеты вполне логично и отвечает здравому смыслу, то первый пункт вызывает сомнения. Редакция не предоставила подробного расчёта стоимости ремонта дорог при смене формы организации рабочих. С нашей точки зрения, предложенный газетой проект реформы организации обслуживания Сибирского тракта и сопутствующих дорог оказался преждевременным. Обратимся к фактам: по данным первой всеобщей переписи населения Российской империи за 1897 г. во всей Сибири проживало 5 727 000 человек, из которых в городах 462 182 человека[[28]](#footnote-28). Конечно, приведённые в данной работе материалы Сибирской газеты ограничиваются 1882-1883 гг. Однако за 14-15 лет общее количество проживающих на территории Сибири людей хоть и изменилось, но не в существенно, чтобы говорить о серьёзном росте населения Сибири. По данным «обзоров» Иркутской Губернии и Забайкальской области, демографическая картина была следующей: в 1883 году в Иркутской Губернии проживало всего 398 873 человека, из которых в городах 43 113 человек[[29]](#footnote-29). В Забайкальской области в 1886 году проживало 529 903 человека[[30]](#footnote-30). При существующих в Сибири площадях нетрудно понять, что плотность населения в Сибири вообще и в Байкальском регионе в частности была крайне низкой. При отсутствии специализированного образования в Сибири, из чего следует необходимость привозить специалистов из европейской части России, и низкой плотности населения, а также отсутствия необходимых капиталов, дорожная повинность была жизненной необходимостью для обеспечения хоть какого-нибудь сообщения.

Особое внимание со стороны печати уделялось различным проектам механизации транспортного сообщения Сибири в контексте развития водного транспорта и железнодорожного строительства. Наряду с обсуждениями проектов Сибирского железнодорожного строительства в сибирской региональной печати и собственными воззрениями их редакций, изучение которых стоит отдельного параграфа, особое внимание приобрели обсуждения развития водного транспорта. На это были следующие причины: 1) развитию водных путей сообщения располагали природно-географические характеристики Сибири: большое количество рек (многие из которых судоходные), озёр и других водоёмов невольно подталкивали авторов проектов преобразования транспорта Сибири делать акцент на водных коммуникациях; 2) во второй половине XIX в. не для всех железнодорожная коммуникация являлась по определению необходимой и выгодной. Восточное обозрение, Сибирская газета и др. нередко ссылаясь на различные факторы, отстаивали водный транспорт.

Особое место в печати заняли обсуждения строительства Обь-Енисейского канала. Конечно, с одной стороны бассейны рек Обь и Енисей территориально не относятся к пространственным рамкам данного диссертационного исследования. Однако, как известно, р. Ангара впадает р. Енисей, составляя, таким образом, с ней единую речную систему. К тому же, как мы увидим в дальнейшем, редакторские оценки периодики последствий строительства Обь-Енисейского канала распространялись на всю территорию Сибири, включая Забайкалье.

Научные изыскания для проектирования строительства данного канала проводились ещё в начале XIX в. Однако к практическому строительству перешли только в 1879 г., на который по первоначальному плану выделялось 8 млн рублей[[31]](#footnote-31). Проектирование и строительство канала в 70-80-х гг. XIX вв. выразилось в поистине грандиозную стройку, не имевшую аналогов в Сибири, и внимание к которой притягивало многие периодические издания. Требуемые по проекту огромные капиталовложения и трудовые ресурсы, а также широкий фронт работ превращал данное предприятие в объект повышенного внимания общества, государства и как следствие периодической печати.

Сибирская газета встретила проект и новость о начале строительства канала с большим воодушевлением: «Можно сказать, что цельность правительственного проекта превысила самые смелые ожидания местного населения и близкое его осуществление создаёт в Сибири дешёвый и удобный водяной путь от Тюмени до Кяхты, который окажет важное влияние на увеличение производительности края и в значительной мере облегчит его колонизацию»[[32]](#footnote-32). За 7,5 лет выпуска газеты проблемам развития водных путей сообщений Восточной Сибири и особенно строительству Обь-Енисейскому каналу было посвящено семь статей. Газета внимательно отслеживала ход строительства канала и любые новости касательного него, вплоть до самого закрытия газеты в 1888 г. Редакция воспринимала строительство канала как грандиозную транспортную реформу, которая должна была подстегнуть за собой развитие промышленности и торговли по всей Сибири, включая Байкальский регион.

Первая статья газеты, посвящённая началу строительства Обь-Енисейского канала и вышедшая в августе 1881 г., раскрывала организацию предприятия и планы на строительство. Ссылаясь на результаты экспедиции министерства путей сообщения при содействии географического общества, редакция обнародовала следующий план работ: «Представленный этой экспедицией проект Обско-Енисейского водного сообщения заключает в себе следующие предложения: Путь от р. Оби идёт по р. р. Кети, Озёрной, Ломатовой и Язевой, обходя верховья последней каналом в 1 версту 435 саж.; далее по Большому озеру из которого каналом длиною в 7 вёрст 175 саж. вступает в притоки Енисея – Малый Кас и Большой Кас, с устройством, при впадении последней реки в Енисей, канала в 1 версту 100 сажень»[[33]](#footnote-33). Учитывая, что стройка будет проходить по безлюдным, незаселённым местам, то особая роль отводилась первоначальным приготовлениям: строительству жилых и хозяйственных помещений. Необходимый для строительства лесоматериал предполагалось безвозмездно брать по направлению строительства канала из фондов казённых дач, «которые в настоящее время, за отсутствием сбыта, не приносят казне никакого дохода»[[34]](#footnote-34). Далее, орган указывает на одну немаловажную вещь: полную «отдачу» своей производительности канал сможет выдать только при произведении значительных работ на реке Ангаре, по улучшению занятой порогами её части и уменьшению быстрин. Тогда канал, на который Сибирская газета возлагала большие надежды, сможет по настоящему эффективно соединить Байкал и Тюмень, что в сути своей означало появление сплошного водного пути через всю Сибирь, и который должен был дать толчок развитию промышленности и торговли в крае. Потому, редакция, с учётом работ по р. Ангаре, оценивала стоимость проекта примерно в 10 млн. рублей. Забегая вперёд, вопрос о полноценной судоходности Ангары и её связи с Обь-Енисейским каналом, ещё не раз встретится на страницах различных периодических изданий.

В дальнейшем жизнь внесла серьёзные коррективы. Вместо запланированных 8 млн. рублей в 1882 г. Государственный совет ассигновал на строительство в 12 раз меньше – 660 тыс. рублей. Был значительно изменён и план строительства, по которому размерность проходимых судов была значительно снижена. Естественно, в период 1883-1884 гг. вышли новые статьи Сибирской газеты, где почувствовалось разочарование осуществляемым проектом. «Не отрицая того, что водяное сообщение между р. Обью и Енисеем окажет не малую пользу нашему краю, мы должны, однако, разочаровать многих сибиряков, предполагающих, что сооружаемый канал будет служить пароходному сообщению. Обь-Енисейское сообщение может служить исключительно баржам и судам, размерами своими не превышающими, приблизительно, 26 саж. в длину и 4 саж. в ширину… то производимые теперь работы и затрачиваемые 600 ты. руб. не будут иметь почти никакого результата…»[[35]](#footnote-35). Эта же мысль была продублирована на примере каналов Европейской России в январской статье 1884 г.[[36]](#footnote-36) Сибирская газета воспринимала строительство канала как создание необходимой транспортной артерии, способной решить основные экономические проблемы всего региона. С окончанием работ, редакция возлагала надежды на ускорение социально-экономического развития все й Сибири и Байкальского региона в частности. Сокращение финансирования и изменения плана строительства, в представлении газеты, приведёт к безрезультативным тратам, так как пропускная способность канала явно будет не соответствовать потребностям Сибири.

С наступившими изменениями в ходе строительства изменилась и позиция газеты относительно канала. Если в начале строительства редакция ярко отзывалась о нём, как о главном и удобном пути через всю Сибирь и выражала относительно него большие надежды, то к 1885 г. позиция изменилась. Продолжая воспринимать строительство канала как важный проект, который должен был с позиции редакции способствовать росту сибирского пароходства, упрощению перевозки арестантских команд, усилению провоза чая из Китая, повышению доходности прилегающих к нему казённых земель и лесов[[37]](#footnote-37) и в целом способствовать развитию промышленности и торговли всей Сибири, в том числе Байкальского региона, роль каналу теперь отводилась лишь вспомогательная: соединение двух других основных путей. Как пишет газета: «… значение канала всегда ограниченное. Таково значение и Обь-Енисейского канала. Для пароходства он совсем не приспособлен…»[[38]](#footnote-38). Способность канала пропускать лишь маломерные суда сводили, по мнению газеты, к нулю возможность превратить канал в главную транспортную артерию Восточной Сибири.

В дальнейшем Сибирская газета продолжала отслеживать ход долгого строительства Обь-Енисейского канала, уделяя особое внимание положению рабочих. Однако, в 1888 г. газета была закрыта по приказу Министерства внутренних дел, а потому, дальнейшие воззрения редакции относительно модернизации транспортной системы Байкальской Сибири изучить не представляется возможным.

Модернизация водных путей сообщения всей Сибири и Байкальского региона в частности не обошлись без внимания и крупного сибирского печатного издания Сибири второй половины XIX – начала XX вв. – «Восточного обозрения». Газета, являвшаяся рупором идей областничества, отслеживала любые проекты по усовершенствованию социально-экономической ситуации в Сибири. Проблемы модернизации транспорта, которые в глазах редакции Восточного обозрения, как и в воззрениях Сибирской газеты, являлись первостепенными, занимали свою особую нишу на их страницах. «Миссию» развития путей сообщения Сибири Восточное обозрение ярко выразило следующими словами: «Работы над внутренними путями сообщения для нас ближе и важнее и, осуществив их, нам не будет страшна иностранная конкуренция…»[[39]](#footnote-39).

Особый акцент печатный орган делал на развитии водных путей сообщения. В воззрениях редакции «Сибирь представляет на всём протяжении богатые преимущества в сети водных путей. Огромные бассейны речных систем ветвятся от юга к северу и идут непрерывно, сближаясь от запада к востоку»[[40]](#footnote-40). К тому же, речными путями Сибири издавна пользовалось население: по направлению этих путей началось завоевание, а затем колонизация Сибири. С появлением же торгово-транзитного движения в крае, оно также проходило по водным путям. Также редакция видела потенциал развития именно водных путей сообщения в Сибири в их выгодности, в уменьшении провозного тарифа, так как затраты на их содержание и провоз значительно ниже. Также, по мнению газеты, на выгодности именно водных путей настаивает само социально-экономическое состояние Сибирского региона: «Сухопутные паровые пути доставляют наиболее выгоды в странах, где промышленность достигла высшего развития, где мануфактура господствует… улучшение водных путей доставляет наиболее пользы сельскому хозяйству и сибирскому крестьянскому населению»[[41]](#footnote-41). Указанные газетой факторы детерминировали, что модернизация именно водных путей сообщения необходима сибирскому населению, сибирской промышленности и торговли в первую очередь. Потому, многие проекты развития сибирских водных путей газета встречала с большим воодушевлением, чего нельзя сказать о железнодорожном строительстве, к которому у редакции было категоричное отношение.

Одним из крупнейших проектов модернизации транспортной сети Сибири был план строительства Обь-Енисейского канала. Проект строительства представлялся редакцией «Восточного обозрения» как «жизненный для Сибири вопрос»[[42]](#footnote-42). Устройство канала «неизбежно выведет наше пароходство из застоя и вызовет появление его на реках Западной Сибири, так равно привлечёт и к нам, на север, предпринимателей, хотя бы ради конкуренции против эксплуатации его местными промышленниками; откроет постоянное сообщение вверх по Енисею… откроет, по всей вероятности, забытое движение… чуть не до самой Лены… Устройство канала между Обью и Енисеем… будет иметь громадное влияние, оно вызовет новую эпоху, и вот почему… несочувствую железно-конной дороге»[[43]](#footnote-43). Строительство канала в «глазах» газеты должно было вызвать мощный толчок развития промышленности и торговли в крае, соединить сибирские пути удобным транзитным водным сообщением и, что не маловажно, вызвать конкуренцию среди сибирских промышленников. На проблему конкуренции редакция делала особый акцент, т.к. «…пример доставки хлеба из Западной Сибири в Восточную, где он, благодаря усердию кулаков, вздорожал через меру и таким образом вызвал доставку его из западной половины Сибири, имевшую громадное влияние на понижение цены…»[[44]](#footnote-44). Таким образом, с модернизацией водных путей Восточной Сибири (в т.ч. Байкальской) связывались большие надежды преобразования региона; ускорения его социально-экономического развития. В представлениях редакции Обь-Енисейский канал должен был стать тем самым начальным фактором модернизации экономики всей Восточной Сибири.

30 октября 1886 г. на страницах газеты вышла статья «Обсуждение вопроса об Обь-Енисейском канале в Сибири», в котором публиковался материал заседания Распорядительного Комитета Восточно-Сибирского отдела РГО. Выступающие на заседании граф А. П. Игнатьев (покровитель отдела РГО) и барон Бьерн Алексис Аминов (главный инженер Обь-Енисейского канала) обозначили, что, во-первых, финансирование канала значительно снизилось, что сказывается на качестве работ, и во-вторых, конечный итог строительства канала значительно различается от изначального проекта: пароходность канала невозможна вследствие тяжёлых природных условий и низкого финансирования. Пропускная способность канала снижена. Газета стала разочаровываться проектом: предполагаемый как главный Сибирский путь, с уменьшением его технических характеристик он становился скорее вспомогательным. Возникшие прения в Распорядительном Комитете особо коснулись вопроса возможной навигации по этому пути. По подсчётам Комитета и редакции, через Иркутск, в среднем проходит только 1 200 000 пудов чая. Для их перевозки нужно минимум 30 пароходов с 60 баржами. Учитывая длину пути и климатические условия, подсчитали, что чтобы перевезти такое количество груза необходимо, чтобы все пароходы вышли ранней весной. Учитывая низкую пропускную способность канала, пароходы не смогут сделать более двух рейсов за сезон, а значит, примерно треть груза пойдёт сухопутным путём после окончания навигации, что не приведёт к ощутимому понижению цен и оживлению торговли и промышленности.[[45]](#footnote-45).

Всё же, газета продолжала отстаивать проект канала, объясняя это тем, что «слишком поздно, значительные затраты уже сделаны»[[46]](#footnote-46). Поэтому, «допуская охотно, что значение его и репутация будет восстановлена»[[47]](#footnote-47). Причины «провала» Обь-Енисейского канала редакция видела в том, что проектирование пути было изначально не комплексным: не были сразу рассмотрены другие варианты модернизации путей сообщения региона для сопоставления их выгодности. Особенную проблему газета видела в безучастии «местной экспертизы»: местных жителей, промышленников, купцов, которые должны лучше знать местные потребности. Встретив проект строительства с большим воодушевлением и отслеживая все новости касательно него, газета пришла к выводу о несостоятельности проекта. В конечном итоге, Обь-Енисейский канал, в выгодах которого появилось большое количество сомнений, подытоживает газета, был отодвинут на второй план более крупными проектами: Обь-Печорским каналом и транссибирской железнодорожной магистралью[[48]](#footnote-48).

С функционирование канала была также связана проблема с судоходностью р. Ангары. При проектировании и строительстве этот вопрос не раз поднимался на страницах периодической печати, т.к. р. Ангара связана с Енисеем и решение проблемы её судоходности означало бы открытие сплошного водного пути из Байкальской Сибири на Запад.

В представлении «Восточного обозрения» решение «ангарского вопроса» могло означать реабилитацию Обь-Енисейского канала, т.к. удобство производимого пути было бы очевидным. Решение проблемы судоходности реки понимали и проектировщики канала и к началу 1890-х гг. такую точку зрения поддержало и правительство: «...поднят был вопрос об ассигновке нового кредита на продолжение работ по устройству… канала, подлежащие сферы, от которых зависело решение этого вопроса, поставили это решение в зависимость от решения вопроса о возможности учреждения судоходства на р. Ангаре, так как, по их мнению, Обь-Енисейский канал при этом только условии, и может иметь серьёзное значение и оправдать требуемые на него расходы. Взгляд этот вполне совпадает с мнениями, высказанными в заседании распорядительного комитета восточно-сибирского отдела географического общества»[[49]](#footnote-49). Редакция вынуждена была согласиться с такими доводами.

Потому, начатые инженером г. Чернцовым исследования по обустройству ангарских порогов газета воспринимала как практические действия по решению «Ангарского вопроса». К тому же, в 1890 г. Чернцов представил доклад перед Министерством путей сообщения, в котором проект расчистки порогов Ангары вполне реален и требует сравнительно небольшой суммы – около 1 миллиона рублей для земляных работ и строительства шлюзов[[50]](#footnote-50). К тому же, изыскания по устройству судоходства на р. Ангаре совпало с важным событием: привилегию по устройству пароходства на р. Ангаре взял на себя купец А. М. Сибиряков, в обязательства которого входило ежегодно тратить 10000 рублей на расчистку порогов реки. Данную новость, естественно, Восточное обозрение встретило весьма одобрительно, так как в планы Сибирякова входило «поставить здесь несколько пароходов; на некоторых порогах будет устроена туерная цепь для прохода между шиверами…»[[51]](#footnote-51). В дальнейшем, газета отслеживала любые новости касательно обустройства Ангарского водного пути, однако во второй половине 1890-х гг. её внимание полностью переключилось на строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, а потому внимания этому проекту стало уделяться заметно меньше.

При этом важно определить, что проблема развития судоходности Ангар была тесно связана также с пароходностью Байкала и р. Селенги. Как отмечала газета «движение по этим водным путям, соединяющим Забайкалье и Сибирь, служит как-бы продолжением главного тракта и с годами должно-бы совершенствоваться и улучшаться…»[[52]](#footnote-52). В воззрениях газеты, основными проблемами пароходства Байкала была монополия Байкало-Селенгинского судоходства в лице Компании кяхтинского пароходства Я. А. Немчинова. В «глазах» редакции, эта старокупеческая монополия, выросшая в условиях полного отсутствия конкуренции и благодаря государственным субсидиям, привела к рутинному состоянию байкальского пароходства. Неоправданно высокие тарифы, низкое техническое состояние и моральная устарелость техники и откровенно (по выражениям газеты) мошеннические действия администрации Компании – основной тормоз развития пароходства оз. Байкал[[53]](#footnote-53). В представлении газеты, необходимо было (а это в период решения «Ангарского вопроса») заменить Компанию на другую, более выгодную для Сибири, с новой техникой и удешевлёнными тарифами, или же, что было более благоприятней, ввести частную конкуренцию на пароходство на оз. Байкал[[54]](#footnote-54). В отношении же р. Селенги, газета предлагала приспособить лёгкие быстроходные пароходы для преодоления сильного течения. Пароходство по р. Селенге осуществлялось давно: так, например, в обзоре Забайкальской области за 1890 гг. губернатор отчитывается, что р. Селенга «судоходна на всём своём течении в пределах области»[[55]](#footnote-55). Однако, сообщение это было непостоянным из-за ежегодных изменений русла реки вследствие песчаных наносов. Потому, предложение Восточного обозрения носили скорее временный характер, для решения на ближайшие годы проблемы пароходства по р. Селенге, что, возможно, было связано с желанием как можно быстрее пустить в полную эксплуатацию Обь-Енисейский канал, за который так болела газета в рамках своего виденья развития транспортного сообщения Сибири и Байкальского региона.

Таким образом, Сибирская газета и Восточное обозрение имели свои взгляды и своё виденье на дальнейшее развитие транспортной системы Байкальского региона и Сибири в целом. В редакторских оценках обеих газет особое место занимала модернизация водных путей сообщения, на которые оба печатных органа возлагали большие надежды социально-экономического развития края. Большое внимание, следствие своей грандиозности, газеты акцентировали на строительстве Обь-Енисейского канала, сулящего в их представлениях большие выгоды для Сибири. Его связь с р. Ангарой, оз. Байкал и р. Селенгой, в их воззрениях – определяющая, без которой невозможно полное функционирование канала. Внесённые на этапе строительства изменения, снижение уровня финансирования канала привело к разочарованию им редакций и снижению его «популярности» в общественных, промышленных и государственных кругах. Возникло множество вопросов касательно его целесообразности, с некоторыми из которых, кстати говоря, соглашалась и рассматриваемая периодика. Однако, если Восточное обозрение продолжало яро отстаивать его необходимость приводя доводы природно-географического характера, традиционность местных жителей и их большую осведомлённость своих потребностей, то Сибирская газета прекратила своё существование в начале самого бурного периода своей работы, что не предоставляет возможности полноценно оценить их восприятие изменений водной транспортной системы Сибири и Байкальского региона.

**1.2 Проекты железнодорожного строительства в Сибири и их воплощение на страницах региональной печати**

Наиболее грандиозного строительства в Сибири дореволюционного периода и невозможно представить. Транссибирская магистраль, ставшая самым грандиозным проектом Российской империи, и на который возлагались невероятные социально-экономические и политические надежды различных государственных, промышленных и общественных кругов и партий не мог остаться в стороне от всестороннего обсуждения в органах печати.

«Строительство Транссибирской магистрали стало крупнейшим событием промышленной революции в Сибири и одним из наиболее грандиозных событий в процессе индустриализации мировой экономики»[[56]](#footnote-56).

Особую роль в сомнениях целесообразности стройки, которые возникли и у членов Распорядительного Комитета, сыграло время возможной навигации. Эти факторы привели к появлению различных предложений устройства железнодорожного сообщения, которые газета яро отвергала. Причины же категоричного отношения к железной дороге мы рассмотрим в следующем параграфе.

Не принимая никаких предложений по железной дороге, В воззрениях редакции, строительство и модернизация именно водных путей сообщения по настоящему отвечали потребностям всей Сибири.

Подытожив, Восточное обозрение, определяя важность для Байкальского региона и всей Сибири устройство удобного

Селенга без вложений больших средств не была пригодна для судоходства. Так, в обзоре Забайкальской области за 1888 г. губернатор отчитывается, что «». Редакторская оценка явно содержит лишь поверхностное предложение для правительственных учреждений, тогда как отсутствует

Особый вопрос встал по судоходности р. Ангары.

Ссылаясь на ревизора г. Жидкова, в дальнейшем канал можно будет значительно улучшить, как буду ясны потребности торговли и промышленности.

; выдвигали свои проекты и предложения по улучшению организации и качества сухопутных дорог региона.

и сулили большой «выхлоп» как в экономическом, так и в политическом планах, а значит

Однако традиционные виды транспорта для нужд экономики долгое время никуда не исчезали.

1. Беспятова, Е. Б. Этапы российской модернизации : монография / Е. Б. Беспятова, Е. В. Бодрова, В. Л. Даноян. — Москва : РТУ МИРЭА, 2020. – С. 10. [↑](#footnote-ref-1)
2. Разделение модернизации на два типа: эндогенный и экзогенный разделяется большинством отечественных исследователей. Такое разделение наиболее полно отражает источники модернизации различных обществ. [↑](#footnote-ref-2)
3. Там же. С. 14. [↑](#footnote-ref-3)
4. Шпалтаков, В. П. Модернизация социально-экономической системы России (теория, история и современность): монография / В. П. Шпалтаков. — Омск: ОмГУПС, 2014. – С. 10. [↑](#footnote-ref-4)
5. Побережников, И. В. Фронтирная модернизация в истории России // Экономическая история. 2013. № 2(21). С. 18-19. [↑](#footnote-ref-5)
6. Иванов А. А., Кальмина Л. В. Курас Л. В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880-1920-е гг.) / отв. ред. Б. В. Базаров. – Иркутск: Оттиск, 2012. – С. 145. [↑](#footnote-ref-6)
7. Германов, М. А. Обь-Енисейский соединительный водный путь как объект историко-культурного значения и экстремального туризма / М. А. Германов // Динамика и взаимодействие геосфер земли: Материалы Всероссийской конф. с междунар. участием, посвященной 100-летию подготовки в Томском государственном университете специалистов в области наук о Земле: В 3-х томах, Томск, 08–12 нояб. 2021 г. Том III. – Томск: Издательство Томского ЦНТИ, 2021. – С. 121. [↑](#footnote-ref-7)
8. Распопина, А. А. Сибирские транспортные коммуникации во второй половине XIX в.: геополитическая экономия / А. А. Распопина // Историко-экономические исследования. – 2022. – Т. 23, № 2. – С. 356. [↑](#footnote-ref-8)
9. Иванов А. А., Кальмина Л. В. Курас Л. В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880-1920-е гг.) / отв. ред. Б. В. Базаров. – Иркутск: Оттиск, 2012. – С. 142. [↑](#footnote-ref-9)
10. **Обзор Забайкальской области за 1884 год. –** Чита, 1885. – С. 39. [↑](#footnote-ref-10)
11. ГАРБ, Ф.- 10, Оп. 1., Д. 18, л. 8(об). [↑](#footnote-ref-11)
12. Иванов А. А., Кальмина Л. В. Курас Л. В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880-1920-е гг.) / отв. ред. Б. В. Базаров. – Иркутск: Оттиск, 2012. – С. 142. [↑](#footnote-ref-12)
13. **Обзор Забайкальской области за 1884 год. –** Чита, 1885. – С. 39. [↑](#footnote-ref-13)
14. Там же. [↑](#footnote-ref-14)
15. ГАРБ, Ф.- 10, Оп. 1., Д. 140, л. 7-9(об). [↑](#footnote-ref-15)
16. **Обзор Забайкальской области за 1884 год. –** Чита, 1885. – С. 40. [↑](#footnote-ref-16)
17. Кальмина Л. В., Плеханова А. М. Особенности модернизации экономики Западного Забайкалья (1880-1920-е гг.) / Экономическая история: Ежегодник. 2018/19. – Москва: Институт российской истории РАН, 2020. – С. 88. [↑](#footnote-ref-17)
18. **Обзор Забайкальской области за 1890 год. –** Чита, 1891. – С. 12; ***Обзор* Забайкальской области за 1884 год. –** Чита, 1885. – С. 38; ***Обзор* Забайкальской области за 1886 год. –** Чита, 1887. – С. 17. [↑](#footnote-ref-18)
19. Сибирская газета. – 1882. №47. С. 1187. [↑](#footnote-ref-19)
20. Сибирская газета. – 1883. №39. С. 993. [↑](#footnote-ref-20)
21. Там же. [↑](#footnote-ref-21)
22. Там же. [↑](#footnote-ref-22)
23. Сибирская газета. – 1882. №47. С. 1187. [↑](#footnote-ref-23)
24. Там же. [↑](#footnote-ref-24)
25. Сибирская газета. – 1882. №42. С. 1022-1023. [↑](#footnote-ref-25)
26. Сибирская газета. – 1883. №39. С. 993. [↑](#footnote-ref-26)
27. Там же. [↑](#footnote-ref-27)
28. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года. – Санкт-Петербург: 1897-1905. – С. 27. [↑](#footnote-ref-28)
29. Обзор Иркутской губернии за 1883 г.– Иркутск: 1884. – С. 22. [↑](#footnote-ref-29)
30. **Обзор Забайкальской области за 1886 год. –** Чита, 1887. – С. 9. [↑](#footnote-ref-30)
31. Германов, М. А. Обь-Енисейский соединительный водный путь как объект историко-культурного значения и экстремального туризма / М. А. Германов // Динамика и взаимодействие геосфер земли: Материалы Всероссийской конф. с междунар. участием, посвященной 100-летию подготовки в Томском государственном университете специалистов в области наук о Земле: В 3-х томах, Томск, 08–12 нояб. 2021 г. Том III. – Томск: Издательство Томского ЦНТИ, 2021. – С. 121-122. [↑](#footnote-ref-31)
32. Сибирская газета. – 1881. №24. С. 693. [↑](#footnote-ref-32)
33. Там же. С. 694. [↑](#footnote-ref-33)
34. Там же. [↑](#footnote-ref-34)
35. Сибирская газета. – 1883. №41. С. 1040. [↑](#footnote-ref-35)
36. Сибирская газета. – 1884. №3. С. 56. [↑](#footnote-ref-36)
37. Сибирская газета. – 1885. №48. С. 1295. [↑](#footnote-ref-37)
38. Там же. [↑](#footnote-ref-38)
39. Восточное обозрение. – 1888. №40. С. 2. [↑](#footnote-ref-39)
40. Там же. С. 1. [↑](#footnote-ref-40)
41. Там же. С. 2. [↑](#footnote-ref-41)
42. Восточное обозрение. – 1882. - №29. – С. 1. [↑](#footnote-ref-42)
43. Там же. С. 2. [↑](#footnote-ref-43)
44. Там же. [↑](#footnote-ref-44)
45. Восточное обозрение. – 1886. - №44. – С. 8-9. [↑](#footnote-ref-45)
46. Восточное обозрение. – 1886. - №45. – С. 2. [↑](#footnote-ref-46)
47. Там же. С. 3. [↑](#footnote-ref-47)
48. Восточное обозрение. – 1887. - №40. – С. 2. [↑](#footnote-ref-48)
49. Восточное обозрение. – 1890. - №39. – С. 3. [↑](#footnote-ref-49)
50. Восточное обозрение. – 1890. - №39. – С. 3. [↑](#footnote-ref-50)
51. Восточное обозрение. – 1888. - №5. – С. 2. [↑](#footnote-ref-51)
52. Восточное обозрение. – 1888. - №3. – С. 3. [↑](#footnote-ref-52)
53. Там же. [↑](#footnote-ref-53)
54. Там же. [↑](#footnote-ref-54)
55. **Обзор Забайкальской области за 1890 год. –** Чита, 1891. – С. 12. [↑](#footnote-ref-55)
56. Иванов А. А., Кальмина Л. В., Курас Л. В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880-1920-е гг.) / А. А. Иванов, Л. В. Кальмина, Л. В. Курас // отв. ред. Б. В. Базаров // Иркутск: Оттиск, 2012. – С. 143. [↑](#footnote-ref-56)