

Л.М. Дамешек, М.Д. Кушнарева

ЯКУТСКИЙ ГУБЕРНАТОР И.И. КРАФТ И ЕГО ВКЛАД В СТРОИТЕЛЬСТВО МУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ В НАЧАЛЕ XX в.

Исследован вклад Якутского губернатора И.И. Крафта в процесс строительства и обустройства Амуро-Якутского тракта в начале XX в. Анализ ранее не введенных в научный оборот источников позволил исследовать круг вопросов, связанных с деятельностью губернатора по инкорпорации Северо-Восточной Сибири в единое экономическое и политическое пространство Российской империи, выявить направления взаимодействия государственной власти с широкими слоями сибирского социума.

Ключевые слова: Северо-Восточная Сибирь; губернатор; крупный капитал; транспорт; пути сообщения; инфраструктура.

Одним из основных направлений современного историописания Сибири является реконструкция истории становления, развития и деятельности органов власти всех уровней огромного региона как неразрывной составной части России, взаимоотношений различных ветвей власти, взаимодействия и конфронтации с широкими слоями сибирского социума, деятельности органов власти по инкорпорации азиатских окраин России в экономическое, административное и социокультурное пространство империи XIX – начала XX в. [1. С. 5–11].

Сегодня хорошо известно, что историю России необходимо изучать не только в хронологической последовательности, но и в географическом измерении. В этом смысле изучению истории северо-востока России, занимавшей в начале XX в. огромную территорию в 3,5 млн квадратных верст, принадлежит, несомненно, значимая роль. Предлагаемая вниманию читателей статья находится в полном соответствии с трендами современного историописания, в котором все больше внимание уделяется жизни и деятельности конкретных людей, сыгравших заметную роль в истории, утверждается представление о важнейшей роли губернаторов в системе управления в России. Все вышеизложенное свидетельствует о научной и практической актуальности темы, необходимости ее изучения.

Губернатор Якутской области И.И. Крафт (1861–1914 гг.) принадлежит к числу наиболее ярких представителей губернаторского корпуса позднеимперской России. Выходец из семьи ссыльного немецкого дворянина свою служебную карьеру начал с должности помощника сельского писаря в одном из бурятских сел Енисейской губернии. Это, казалось бы, незначительное обстоятельство позволило молодому чиновнику в совершенстве изучить бурятский язык, что спустя некоторое время оказалось весьма полезным при назначении на должность советника губернатора Забайкальской области Я.Ф. Барабаша. Чуть позже он занял аналогичную должность в Тургайском крае. С 1898 г. И.И. Крафт – начальник инородческого стола земского отдела Министерства внутренних дел империи. В марте 1906 г. И.И. Крафт был утвержден в должности губернатора Якутской области. Одним из наиболее значимых начинаний И.И. Крафта на посту губернатора стал проект строительства Амуро-Якутской магистрали, направленный на инкорпо-

рацию северо-востока России в систему экономических связей государства и практически неизвестный в исторической литературе.

Это определило главную цель публикации – анализ вклада губернатора Якутской области И.И. Крафта в процесс строительства и обустройства Амуро-Якутской магистрали в начале XX в.

В период модернизации российской экономики развитие производительных сил Северо-Восточной Сибири требовало более масштабного вовлечения труднодоступных и слабо освоенных территорий северо-востока Сибири в общий хозяйственный оборот Российской империи. Эта была одной из ключевых политических проблем, решением которой занялся вновь назначенный губернатор Якутской области. И.И. Крафт являлся одним из первых государственных деятелей Северо-Восточной Сибири, который привлек для решения стратегического вопроса силы частных инвесторов.

Вопрос соединения центральной части Якутии с Приамурским краем был поднят в связи с проектированием Амурской железной дороги. Приоритетным направлением в развитии транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири стал Якутско-Амурский зимний почтовый тракт, который выполнял функции не только доставки почты и казенных грузов, но и важной коммерческой артерии края.

В 1906 г. в Иркутске состоялось совещание под председательством иркутского генерал-губернатора А.Н. Селиванова, посвященное решению проблем сухопутных путей сообщения Северо-Восточной Сибири. В совещании приняли участие представители министерств военного, путей сообщения, торговли и промышленности, главных управлений: землеустройства и земледелия, тюремного. Активную позицию на совещании занимали представители торгово-промышленных и транспортных предприятий.

В качестве актуальных проблем были выделены вопросы обустройства государственных и земских почтовых трактов, коммерческих и обывательских трактов [2. Л. 50]. В 1907 г. губернатор Якутской области И.И. Крафт поднял вопрос о проведении изысканий пути от Якутска на Амур. Общее присутствие Якутского областного управления 30 января 1908 г. решило организовать экспедицию для производства рекогносцировочных изысканий Якутско-Зейского пути с целью устройства зимнего почтового тракта.

Экспедиция во главе с техником Б.В. Любатовичем, пройдя 944-верстовый путь до Лебединских приисков, выбрала два маршрута до проектируемой железной дороги. Первый путь шел до станции Невер – 256 верст, а второй – на станцию Улагачи – 406 верст. Отчет о проделанной работе Б.В. Любатович отправил в Общее присутствие Якутского областного управления, которое выбрало маршрут прокладки тракта Якутск-Невер, протяженностью 1 200 верст. На тракте предполагалось устроить 26 почтовых станций. Общая стоимость работ в 1908 г. составляла 51 тыс. руб. Новый тракт должен был функционировать с октября до апреля.

Однако проект строительства тракта не был поддержан в 1909 г. Иркутским генерал-губернатором А.Н. Селивановым [3. Л. 70]. Планы строительства тракта на средства казны не были реализованы. В сложившейся ситуации И.И. Крафт сделал ставку на привлечение средств фирм с крупным капиталом. Транспортная инфраструктура Северо-Восточной Сибири имела ряд особенностей, известных И.И. Крафту. Основной особенностью являлось то, что в макро-регионе действовало водно-сухопутное сообщение. Доставка грузов крупных фирм носила комбинированный характер, т.е. сочеталась сухопутная и речная транспортировка. В строительстве путей сообщения в крае были заинтересованы, прежде всего, крупные фирмы, имевшие как речные, так и сухопутные средства передвижения.

Одной из первых компаний, которая начала работы по строительству участка Аладан–Невер Амуро-Якутского тракта протяженностью 256 верст, являлась «Верхне-Амурская золотопромышленная компания». Фирма занималась добычей золота на Лебединских приисках. На средства частного капитала было обустроено 10 из 26 станций, проложена телефонная связь. Силами «Верхне-Амурской золотопромышленной компании» в 1910 г. были построены первые 105 верст, соединивших прииск Джалиндинский на р. Амур с прииском Николаевским на севере Амурской области. После завершения строительства Транссиба снабжение продовольствием и рабочей силой стало осуществляться полностью из Амурской области. Со станции Большой Невер до пос. Нагорный была проложена тележная дорога для гужевого транспорта протяженностью около 400 км. Дорога имела функции зимника. В 1910 г. «Верхне-Амурская золотопромышленная компания» начала строить грунтовую дорогу по маршруту от пос. Рухлово (ныне пос. Сквородино) до прииска Якут длиной 293 км, с подходом к Лебединскому прииску. Этот участок дороги был введен в эксплуатацию в 1916 г. Его общая протяженность составила 340,5 км. Стоимость затраченных средств «Верхне-Амурской золотопромышленной компанией» – 20 тыс. руб. [4. Л. 11].

В 1910 г. И.И. Крафт вновь обратился к Иркутскому генерал-губернатору Л.М. Князеву с просьбой об ассигновании на строительство Якутско-Неверского тракта. Генерал-губернатор Князев ассигновал на это 3 тыс. руб., о чем 21 декабря 1910 г. известил министра внутренних дел [3. Л. 74]. В связи с этим перед И.И. Крафтом снова возникла проблема поиска и при-

влечения частных инвесторов для строительства участка от Чульмана до Якутска. Было решено предоставить льготы на провоз грузов компании «Наследники А.И. Громовой» в обмен на строительство и обустройство этого участка дороги. В 1913–1915 гг. торговый дом «Наследники А.И. Громовой» вел разведочные работы месторождений каменного угля на 45 км² на левом и правом берегах р. Алдан в 70 км от Охотского перевоза [5. Л. 1–9]. Месторождение было оснащено электрогенератором, привезенным фирмой из Иркутска, построены жилые корпуса для рабочих [4. Л. 12 об.–13]. Силами торгового дома «Наследники А.И. Громовой» почтовая станция Алдан Якутско-Неверского тракта была оборудована электричеством, велись работы по обустройству участка колесного пути от Чульмана до Якутска. От прииска Якут до Чульмана была проложена просека и зимняя колесная дорога, протяженностью 128 км. Кроме того, фирма обустроила ряд водных переправ через р. Алдан. Общая стоимость работ торгового дома «Наследники А.И. Громовой» по обустройству участка магистрали Чульман–Якутск в 1915 г. составила 23 тыс. руб. [4. Л. 13]. Однако основной проблемой в строительстве Якутско-Неверского тракта являлась переправа через р. Лена в районе г. Якутск. Здесь транспортировка грузов и пассажиров осуществлялась речным транспортом компаний.

В перспективе И.И. Крафт рассматривал Якутскую область как горнодобывающий регион и поэтому упорно ставил вопрос о присоединении Якутии к Транссибирской железнодорожной магистрали. В 1913 г. И.И. Крафт отбыл из Якутска к месту своего нового назначения – г. Красноярск. Однако его инициативу по присоединению Якутской области к Транссибу поддержали представители крупных фирм. В 1915 г. в Иркутске был создан совет, участие в котором приняли А.П. Малоземов, Г.Д. Гершберг, А.Н. Переломов – представители «Лензолото», К.Н. и Н.Н. Глозовы, А.Г. Лури – представители пароходства фирмы «Наследники А.И. Громовой», А.М. Перевозчиков – представитель пароходства Кушнаревых и Я. Фризер» [6. С. 214–215]. Был разработан проект нового акционерного общества «Восточно-Сибирское общество пароходства, торговли и промышленности» с уставным капиталом в 10–15 млн руб. В задачи общества входило не только акционирование транспортных предприятий-участников, но и строительство железнодорожной ветки до Якутска [6. С. 216]. На совещании обсуждались вопросы строительства сухопутной Амуро-Якутской магистрали с учетом особенностей сурового климата. Мощность вечной мерзлоты на всей протяженности трассы составляла от 500 до 1 500 м.

К сожалению, планам губернатора Якутской области И.И. Крафта по строительству железнодорожной ветки до Якутска и грунтовой дороги по направлению Амур–Якутск в начале XX в. не суждено было сбыться. Строительство Амуро-Якутской грунтовой дороги было продолжено только в 1925–1927 гг. Участок Якутск–Невер получил наименование автотрасса «Лена». Введение в эксплуатацию железнодорожной ветки до Якутска состоялось лишь спустя 100 лет – в

2015 г. Следует отметить, что, как и 100 лет назад, транспортировка грузов и пассажиров через р. Лена осуществляется средствами речного транспорта. В сезоны ледохода и ледостава сообщение между участками автодороги «Лена» на левом и правом берегу р. Лены осуществляется по воздуху или судами на воздушной подушке.

Процессы инкорпорации азиатских окраин России в экономическое, административное и социокультурное пространство государства, начатые губернатором Якутской области И.И. Крафтом в начале XX в., нашли свое отражение в современной политике Российской Федерации. Значимым событием 2019 г. явилось утверждение Президентом Российской Федерации В.В. Путиным распоряжения Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О транспортной стратегии РФ» [7]. Интересен тот факт, что строительство моста через р. Лену, который станет частью Амуро-Якутской магистрали, предполагается на основе частной концессионной инициативы. Разработана предварительная смета расходов на строительство моста. Общий объем финансирования строительных работ составляет 63,7 млрд руб.: за счет средств частных инвесторов – 9,5 млрд руб., капитального гранта – 54,2 млрд руб., в том числе из средств федерального бюджета – 47,8 млрд руб., регионального бюджета – 6,4 млрд руб. [8].

Строительство моста предполагается завершить в 2025 г. Ввод моста обеспечит рост круглогодичной транспортной доступности населения северо-востока Сибири, снизит ежегодные затраты на северный завоз в отдаленные и труднодоступные районы Севера. Мост позволит соединить широтные транспортные магистрали: Транссибирскую и Байкало-Амурскую, с одной стороны, и Северный морской путь – с другой. Это в перспективе позволит создать международный транзитный коридор между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Также переход свяжет автомобильные дороги «Лена» и «Колыма» с автодоро-

гой «Виллой», т.е. фактически Северо-Восточную Сибирь с побережьем Охотского моря.

В заключение отметим, что функционирование Амуро-Якутского тракта имеет стратегическое значение для экономического развития Северо-Восточной Сибири. Строительство магистрали было начато в первой половине XX в. Инициатива введения в эксплуатацию важной транспортной артерии края исходила от представителей государственной власти. Значительную роль в обустройстве тракта сыграл губернатор Якутской области И.И. Крафт, который сумел привлечь к строительным работам фирмы с крупным капиталом, такие как «Верхне-Амурская золотопромышленная компания» и торговый дом «Наследники А.И. Громовой», заинтересованных в обустройстве тракта не только для удовлетворения собственных коммерческих потребностей.

Крупные предприятия занимались прокладкой труднопроходимых участков дороги, обустройством станций, их электрификацией. В 1915–1916 гг. силами «Верхне-Амурской золотопромышленной компании» и «Наследники А.И. Громовой» было завершено строительство крупных участков Амуро-Якутской магистрали протяженностью более 500 км. Общая стоимость строительных работ составила около 40 тыс. руб. Процесс строительства транспортных объектов магистрали, начатый И.И. Крафтом в начале XX в., сохраняет свою актуальность в настоящее время. Для полноценного функционирования тракта и железнодорожной ветки Амуро-Якутской магистрали необходимо введение в эксплуатацию моста через р. Лена. В настоящее время, как и в начале XX в., в создании транспортной инфраструктуры Северо-Восточной Сибири важную роль играет сотрудничество государственной власти и частных компаний, готовых инвестировать в освоение богатых ресурсов края.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дамешек И.Л. Современная отечественная историография об управлении Сибирью в 1822–1917 гг. // Гуманитарные науки в Сибири. Новосибирск, 2019. Т. 26, № 3. С. 5–11.
2. Крафт И.И. Отчет Якутского губернатора Крафта за время управления областью (1907–1908 гг.). СПб.: Тип. М-ва внутр. дел, 1908. 110 с.
3. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 31 (Главное Управление Восточной Сибири. Управление строительной и дорожной частями при Иркутском генерал-губернаторе). Оп. 1. Д. 275.
4. Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС (Я)). Ф. 12 (Якутское областное управление). Оп. 2. Д. 8529.
5. НАРС (Я). Ф. 12. Оп. 2. Д. 10245.
6. Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX в. Томск: Изд-во ТГУ, 1975. 328 с.
7. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации». Изменения, внесенные распоряжением Правительства РФ от 12.05.2018 № 893-р, вступили в силу с 12.05. 2018 г. // Собрание законодательства РФ. 29.12.2008. № 52 (ч. 2) (поправка).
8. Распоряжение Правительства РФ от 02.04.2013 № 489-р «О заключении концессионного соглашения в отношении искусственного дорожного сооружения – автодорожного мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска» // Собрание законодательства РФ. 08.04.2013. № 14. Ст. 1723.

Статья представлена научной редакцией «История» 14 января 2020 г.

Yakut Governor Ivan Kraft and His Contribution to the Construction of the Amur-Yakutsk Highway at the Beginning of the 20th Century

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2021, 466, 94–97.

DOI: 10.17223/15617793/466/11

Lev M. Dameshek, Irkutsk State University (Irkutsk, Russia Federation). E-mail: Levdameshek@gmail.com

Margarita D. Kushnareva, Irkutsk State University (Irkutsk, Russia Federation). E-mail: rita270880@mail.ru

Keywords: North-East Siberia; governor; large capital; transport; communications; infrastructure.

The article considers the activities of Ivan Kraft, the governor of Yakutsk Oblast, on the incorporation of North-East Siberia into the single economic, administrative and sociocultural space of the Russian Empire. The aim of the study is to analyze Kraft's contribution to the construction and arrangement of the Amur-Yakutsk Highway at the beginning of the 20th century. To reach this aim, the authors broadly use archival sources that have not been previously published and introduced into academic discourse. The topic has theoretical and applied relevance. It has not been sufficiently studied in the historiography of North-East Siberia and is the subject of scholarly and political discussions. The key method in the study is an interdisciplinary approach to the research problem, which is at the intersection of history and economics. The authors used content analysis for a quantitative and qualitative study of these sources based on the principle of historicism and consistency. The authors determined that, in connection with the design of the Amur Railway, the Amur-Yakutsk Highway received the status of a strategic infrastructure object in the macroregion. The authors note that Kraft was the initiator of the construction of the route from Yakutsk to the Amur. The governor conducted a number of scientific and engineering surveys of the most convenient route and made applications for financing the construction of the highway. Kraft made a strategic decision to attract private companies with large capital for the construction. The Upper Amur Gold Mining Company and the Heirs of A. I. Gromova company helped build highway sections with a total length of more than 500 km, equip stations, establish telegraph communications, and construct river crossings. At the beginning of the 20th century, in the framework of modernization measures, Kraft considered Yakutsk Oblast as a mining region. This became the basis for raising the question of Yakutia's access to the Trans-Siberian Railway. The close cooperation of the government, in the person of Kraft, with large enterprises of the region was the basis for the project of constructing a railway line to Yakutsk. In conclusion, the authors note that the processes of incorporation of the Asian borderlands of Russia into the economic, administrative and sociocultural space of the state that Governor of Yakutsk Oblast Ivan Kraft began at the beginning of the 20th century were reflected in the modern policy of the Russian Federation. The Amur-Yakutsk Mainline was put into operation in 2015. At present, the problem of building a bridge across the Lena in the Yakutsk area is still relevant. In 2019, President of the Russian Federation Vladimir Putin signed orders to begin the construction of the bridge. This will create an international transit corridor between Europe and the Asia-Pacific region.

REFERENCES

1. Dameshek, I.L. (2019) Modern Russian historiography on the governance of Siberia in 1822–1917. *Gumanitarnye nauki v Sibiri – Humanitarian Sciences in Siberia*. 26 (3). pp. 5–11. (In Russian).
2. Kraft, I.I. (1908) *Otchet Yakutskogo gubernatora Krafta za vremya upravleniya oblast'yu (1907–1908 gg.)* [Report of the Yakut governor Kraft for 1907–1908]. St. Petersburg: Tip. M-va vnutr. del.
3. State Archive of Irkutsk Oblast (GAIO). Fund 31 (*Glavnoe Upravlenie Vostochnoy Sibiri. Upravlenie stroitel'noy i dorozhnoy chastyami pri Irkutskom general-gubernatore* [Main Directorate of Eastern Siberia. Directorate of Construction and Road Sections under the Irkutsk Governor-General]). List 1. File 275.
4. National Archive of the Republic of Sakha (Yakutia) (NARS (Ya)). Fund 12 (*Yakutskoe oblastnoe upravlenie* [Yakutsk Regional Administration]). List 2. File 8529.
5. National Archive of the Republic of Sakha (Yakutia) (NARS (Ya)). Fund 12. List 2. File 10245.
6. Rabinovich, G.Kh. (1975) *Krupnaya burzhuaziya i monopolisticheskiy kapital v ekonomike Sibiri kontsa XIX – nachala XX v.* [The big bourgeoisie and monopoly capital in the economy of Siberia in the late 19th – early 20th centuries]. Tomsk: Tomsk State University.
7. Russian Federation. (2008) Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 22.11.2008 № 1734-r (red. ot 12.05.2018) "O Transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii". *Izmeneniya, vnesennyye rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 12.05.2018 № 893-r, vstupili v silu s 12.05.2018 g.* [Order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008, No. 1734-r (as amended on May 12, 2018) "On the Transport Strategy of the Russian Federation". The changes introduced by Order of the Government of the Russian Federation of May 12, 2018, No. 893-r, in force on May 12, 2018]. *Sobranie zakonodatel'stva RF*. 52 (2) (Amendment).
8. Russian Federation. (2013) Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 02.04.2013 № 489-r "O zaklyuchenii kontsessionnogo soglasheniya v otnoshenii iskusstvennogo dorozhnogo sooruzheniya – avtodorozhnogo mostovogo perekhoda cherez r. Lena v rayone g. Yakutsk" [Order of the Government of the Russian Federation of April 02, 2013, No. 489-r "On the conclusion of a concession agreement in relation to an artificial road structure – a road bridge over the Lena in the area of Yakutsk"]. *Sobranie zakonodatel'stva RF*. 14. Art. 1723.

Received: 14 January 2020