

Плохие дороги, отдаленность от крупных населенных пунктов, тяжелые климатические условия, нерентабельность — все эти факторы явились причинами малоизвестности курортов. После революции среди указанных курортов в разряд курортов местного значения перешли лишь «Маккавеево», «Колтомойкон», «Молоковка», «Шивия», «Олекан». Остальные либо стали небольшими бальнеолечебницами, либо перестали существовать.

С.К. КАНН

ИЗУЧЕНИЕ БАЙКАЛА В СВЯЗИ С СООРУЖЕНИЕМ ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ

Уникальный характер Байкала издавна привлекал внимание научных обществ и отдельных ученых. Постройка Сибирской железной дороги обратила сюда и взоры правительства, которое для достижения срочных стратегических целей использовало неординарные меры. В конце 1892 г. был создан единый Комитет Сибирской железной дороги (КСЖД), призванный объединить работу ведомств и осуществлять надзор за исполнением важных решений.

Необходимость этого органа объяснялась тем, что уже в начале работ обнаружили серьезные разногласия между МПС, военными и министерством финансов. Каждое ведомство продвигало собственные идеи, обвиняя других в затяжке времени. По мнению полковника Н.А. Волошинова, фантастические проекты были «вредны именно тем, что тормозили выполнение настоятельно и существенно необходимого» (Волошинов Н. Железнодорожная разведка между Ангарой и северной оконечностью Байкала. Иркутск, 1889. С. 13). «Мы Сибирь совсем не знаем», — признался исследователь в Русском Географическом обществе (Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога. СПб., 1890. С. 17).

Уже в первом заседании 10 февраля 1893 г. члены КСЖД сошлись на том, что следует стремиться, «чтобы разносторонние действия отдельных ведомств были согласованы между собой и неуклонно направлены к достижению общей цели» (Журнал МПС. 1893. Кн. 1, офиц. ч. С. 9). Министров путей сообщения и внутренних дел обязали организовать изучение Байкала так, чтобы постройка рельсового пути осуществлялась без задержек. Но помимо названных ведомств к исполнению данного поручения было привлечено и министерство финансов, нацеленное на оживление производительных сил Сибири. Иркутский генерал-губернатор А.Д. Горемыкин особенно настойчиво призывал готовить почву для будущего развития Прибайкалья (Материалы КСЖД, экземпляр РГБ (далее: МКСЖД), 1895, т. 10, л. 160; РГИА, ф. 560, оп. 27, д. 63, л. 39). Горемыкин стал наиболее часто приглашаемым гостем в заседания КСЖД в Петербурге.

С началом работ коренным образом изменился сам подход правительства к водным коммуникациям Сибири. Если раньше им отводилась прикладная роль сегментов водно-железнодорожного сообщения с Дальним Востоком, то теперь стали говорить о значении этих путей в качестве «питательных ветвей» магистрали и части производственной инфраструктуры, усиливающей экономическую отдачу региона. Уже осенью 1893 г. начальник Управления по сооружению Сибирской дороги Н.Е. Ададуров инициировал вопрос «о подробном исследовании быта озера Байкал», которое на деле ограничилось изучением условий постройки пристаней и организацией «правильного пароходного сообщения между Средне-Сибирским и Забайкальским участками магистрали» (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 167, л. 1–1об; д. 168, л. 17об). Приближение постройки к Байкалу побудило КСЖД обратиться к широкому комплексу местных исследований по геологии, топографии, гидрографии, метеорологии и даже ихтиологии. Этим аспектам в заседаниях Комитета было посвящено не менее 30 вопросов, а прямые расходы фонда вспомогательных предприятий на изучение Байкала составили не менее 465 тыс. р. (МКСЖД, 1903, т. 25, лл. 818–819об, 1115об–1131; 1904, т. 27, лл. 1686–1700).

По инициативе управляющего делами КСЖД А.Н. Куломзина канцелярия Комитета министров в начале 1894 г. подготовила «Записку об исследовании Байкала в гидрографическом отношении» (МКСЖД, 1894, т. 4, лл. 57–60; РГА ВМФ, ф. 404, оп. 2, д. 429, лл. 1–4; РГИА, ф. 560, оп. 27, д. 63, лл. 1–4). В ней был поставлен вопрос об организации работ, подобных съемке Ладожского озера, проведенной в 1860-х гг. Главное гидрографическое управление встретило идею настороженно, опасаясь большого объема предполагаемых исследований, но летом 1896 г. отправило на Байкал опытного гидрографа Ф.К. Дриженко для определения конкретного плана действий. Купец А.Я. Немчинов безвозмездно предоставил винтовой пароход «Иннокентий», на котором Дриженко обошел все озеро вдоль берегов, выяснив попутно, что при измерении байкальских глубин часто не хватает необходимой длины проволоки на аппарате.

В Петербурге Дриженко составил пятилетний план работ, впоследствии расширенный еще на один год (1897–1902). Продвигаясь с юга на север, экспедиция должна была переходить от районов интенсивной навигации ко все более пустынным местам. Уже к концу 1897 г. была подготовлена временная 10-верстная меркаторская карта судоходной части озера, а затем появился атлас на 31 листе, где береговая линия была отражена «одноростковой», а планы рейдов еще более подробно. Наиболее полным было издание «Лоции и физико-географического очерка озера Байкал» (1908). За шесть лет экспедиция Дриженко сняла 3900 верст побережья, прошла шлюпочным и судовым промером более 9 тыс. верст, измерила 75 тыс. глубин. Были созданы условия для организации паромной переправы и улучшения навигации. Затраты казны на гидрографическую экспедицию достигли 373,5 тыс. р.

Изучение вскрытия и замерзания Байкала, по свидетельству академика М.А. Рыкачева, предполагалось поручить В.А. Обручеву, но геолог отказался, сославшись на «усиленные служебные занятия» и свой отъезд из Иркутска. Директор Иркутской обсерватории А.В. Вознесенский также не рискнул взяться за дело, сообщив, что не имеет соответствующих специалистов (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 202, л. 2–2об). Тогда морское ведомство отправило на Байкал лейтенанта А.С. Боткина, который зимой 1898/99 г. провел все необходимые исследования. Их итоги были представлены в экспозиции КСЖД на Всемирной выставке в Париже, а сам Боткин удостоен золотой медали (Россия на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. СПб., 1900. 3-я паг. С. 54; МКСЖД, 1901, т. 22, л. 638об).

В 1899 г. экспедиция Дриженко приступила к постройке 10 маяков по всему озеру (РГА ВМФ, ф. 404, оп. 2, д. 546, л. 145; ГАЧО, ф. I-о, оп. 1, д. 3943, лл. 1–3об). Ежедневный подвиг совершали смотрители маяков. 28 ноября 1900 г. во время пожара в бухте Песчаной смотрительница Мапиновская, забыв про собственное имущество, спасала приборы и вела необходимые наблюдения за погодой. В своем первом донесении после пожара она извинялась, что не смогла сберечь 2 барограммы. На острове Ушканьем смотритель маяка и его жена почти полгода были отрезаны от всего мира. «Жизнь этой маленькой семьи, – писал Дриженко в отчете за 1901 г., – затерянной среди Байкала в обществе диких зверей, на глазах у них разорвавших двух собак, была настолько тягостна, что когда в июне пришел туда снова «Иннокентий», то здоровый и сильный мужчина не смог удержать слез, разговаривая снова с живыми людьми...» (РГИА, ф. 560, оп. 27, д. 63, лл. 199–199об, 201об).

Предполагалось, что «с окончанием постройки железной дороги вокруг южной оконечности озера, паром будет перевозить не только составы, но и грузы по всему озеру, в частности, на быстро развивающиеся Александровский и Николаевский золотые прииски на севере Байкала» (Pech T. Drishenkos Erforschung des Baikalsees // Globus. 1897. Bd. 72. S. 144–145; РГИА, ф. 560, оп. 27, д. 63, лл. 60об–61об). А.Я. Немчинов поспешил изучить маршрут от Верхней Ангары к приискам Бодайбо, сокращавший прежний путь по Лене и Витиму на 700 верст (Томич. Гидрографическое исследование Байкальского озера // Естествознание и география. 1899. № 4. С. 109). Он хотел построить конно-железный волок через горные перевалы и вложил в дело до 20 тыс. р., однако из-за смерти купца в июле 1900 г. замысел остался нереализованным.

Летом 1902 г. Дриженко смог убедить высшие инстанции в пользу продолжения работ, суливших не только оживление золотых приисков, но и перспективу заселения северного Прибайкалья, богатого строевым лесом, покосными лугами и рыбными промыслами. Будущую перевозку грузов через водораздел в систему Витима Дриженко предполагал доверить локо-

мобилиям, по типу тех, что использовал золотопромышленник Грот на приисках в Урге. Они могли тянуть по плохой дороге до 4-х груженных вагонов со скоростью 8 верст в час (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 168, л. 70). Партии Дриженко прошли весь путь до Бодайбо, преодолев и рано выпавший снег, и падеж выючных лошадей, и жестокий голод. Однако составленный ими атлас нового маршрута на прииски, по существу, оказался лишенным всякой практической пользы. Трудности устройства были настолько велики, что к постройке пути так и не приступили.

Недостаточную пользу, по мнению КСЖД, принесла и рыбопромысловая экспедиция, снаряженная на Байкал в 1900–1902 гг. Она собрала уникальные коллекции ихтиофауны, но руководитель экспедиции профессор А.А. Коротнев очень жестко охарактеризовал общее состояние рыболовства. Он написал о быстром обнищании крестьян, их переходе в батраки к «наживающим большие барыши» рыбопромышленникам и предложил «урегулировать экономические отношения, протянув руку крестьянам», а также ограничить своеволие рыбоделов (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 207, л. 46). Либеральные идеи профессора обозлили бюрократию. Осенью 1902 г. директор Департамента земледелия С. Ленин заявил, что экспедицией «совершенно упущены практические цели», а «из байкальской фауны особенно подробно изучены черви» (РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 207, л. 71; МКСЖД, 1903, т. 25, л. 864–864об). С точки зрения чиновников, даже выдающийся научный результат, лишенный «практического выхода», был преступлением. На основе предъявленных «обвинений» А.А. Коротнев был отправлен искать содействия у Академии наук и «иных ученых учреждений».

Общие итоги исследовательских работ КСЖД на Байкале противоречивы. Немалое число заявленных инициатив осталось неосуществленным, особенно в отношении развития местной экономики. Некоторые успехи по запуску магистрали и улучшению условий судоходства сочетались с откровенными провалами. В основе неудач лежало иллюзорное представление о возможности «дистанционного» управления из Петербурга коренными преобразованиями на окраинах, а также преувеличенное доверие к экспедиционным методам работы. Уже в конце 1899 г. Особое совещание констатировало, что незнание Сибири привело к значительному перерасходу средств на устройство паромной переправы.

Байкал продолжал оставаться царством природной стихии, вынуждая искать новые места для причаливания паромов, устранять поломки судов, преодолевать трещины и нагромождения льда при зимней укладке рельсов. Практические улучшения по программе КСЖД продолжались еще долгие годы после официального роспуска Комитета в декабре 1905 г. Вместе с тем, научные результаты байкальских экспедиций сыграли немаловажную роль в общем движении науки и развитии целого ряда научных отраслей.