

Л.С. ЦЫДЫПОВА, Ц.Б. ДАШПИЛОВ

Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 664033, Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1, Россия, tsidipovaluda@mail.ru, tsirik81@mail.ru

ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ДОРОГ В БАРГУЗИНСКОМ ПРИБАЙКАЛЬЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Рассматриваются система дорог Баргузинского Прибайкалья во второй половине XIX в. и историко-географические особенности ее формирования. Хронологические рамки исследования охватывают 1853–1890-е гг., время усиления и интенсификации экономических и культурных связей локальных сообществ. Проанализированы изменения путей сообщения коренного и пришлого населения, раскрыты конкретные историко-географические особенности: роль рекреационных ресурсов и золотых промыслов, место коренного населения в обслуживании дорожной сети. На основе архивных источников сделан вывод о ведущей роли коренного населения в обслуживании дорожной сети и развитии дорог, отслежена динамика ее восприятия местными сообществами. Полевые материалы исследований, проведенные авторами в 2008–2019 гг., подтверждают культурно-географические последствия формирования дорожной сети и ее влияние на полиэтничность культурного ландшафта.

Ключевые слова: дороги, Степная дума, культурный ландшафт, местное сообщество, золотопромышленность, дорожная повинность.

L.S. TSYDYPOVA, Ts.B. DASHPILOV

V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, 664033, Irkutsk, ul. Ulan-Batorskaya, 1, Russia, tsidipovaluda@mail.ru, tsirik81@mail.ru

HISTORICAL-GEOGRAPHICAL CHARACTERISTICS OF ROADS IN BARGUZIN CISBAIKALIA IN THE LATTER HALF OF THE 19TH CENTURY

We examine the system of roads of Barguzin Cisbaikalia in the latter half of the 19th century and the historical-geographical characteristics of its emergence and evolution. The chronological timeframe of the research spans the 1853s–1890s, i. e. the time of enhancement and intensification of the economic and cultural ties of local communities. Changes in communication ways of the indigenous and incoming population are analyzed as well as identifying the particular historical-geographical characteristics: the role of recreational resources and gold-fields, the place of the indigenous population in maintenance of the road system. On the basis of archival sources, it was concluded that the local population played a leading role in maintenance of the road system and road development; its dynamics and perception by local communities was highlighted. Field material obtained by the authors in the investigations made in 2008–2019 confirm the cultural-geographical implications of the emergence and evolution of the road network and its influence on the poly-ethnicity of the cultural landscape.

Keywords: roads, Steppe Duma, roads, cultural landscape, local community, gold-mining industry, road maintenance obligation.

ВВЕДЕНИЕ

Развитие дорог как средства преодоления пространства для хозяйственного освоения, а также традиционного природопользования неразрывно связано с этнокультурными особенностями территорий. Дороги как показатель мобильности местных сообществ в культурном ландшафте имеют прямое и косвенное влияние на организацию социальных отношений [1]. Они представляют собой природно-культурный каркас освоения территории. В историко-географических работах о Сибири дороги, как правило, соотносятся с маршрутами ее колонизации, а их формирование раскрывает разнообразие сценариев развития территории [2, 3]. В антропологических исследованиях [3–5] дороги связывают с модернизацией социума и пространства, мобильностью. Дорожные ландшафты как объект культурного наследия представляют культурную и экономическую ценность [4, 5]. Историко-

географическое изучение строительства дорог в Баргузинском Прибайкалье, с учетом его полиэтничности, труднодоступности и слабой обжитости территории, актуально для изучения и понимания этнокультурного ландшафта.

Контрастность, орографическая неоднородность и различия биологической продуктивности природных ландшафтов стали предпосылкой формирования охотничье-промыслового, рыболовецко-промыслового, скотоводческо-промыслового, скотоводческо-земледельческого, земледельческого видов природопользования коренного и пришлого населения.

Во второй половине XIX в. территория исследования входила в состав Баргузинского округа, включая Читканскую и Баргузинскую волости, г. Баргузин с двумя станами, территориальную структуру бурятского самоуправления — Баргузинскую степную думу, эвенкийскую Баунтовскую инородную управу и отдельные сельские общества: Верхнеангарское, Горячинское, Бодонское, Муйское, Низовское, включая родовые управления эвенков (Верхнеангарское-Чильчигирское, Нижнеангарское-Киндигирское, Подлеморско-Шемагирское) [6].

Цель данной работы — выявить роль дорог в формировании этнокультурного ландшафта Баргузинского Прибайкалья.

В основу исследования положены архивные материалы Национального архива Республики Бурятия об устройстве зимовий, ремонте дорог и организации перевозок (1853) [7], описание грунтовых почтовых и проселочных дорог в ведомстве Баргузинской степной думы тайши Сахара Хамнаева (1861) [8].

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Первые дороги в Баргузинском Прибайкалье, без учета кочевых путей коренного населения, должны были соединить зимовья первопоселенцев с центром региона — Баргузинским острогом. Грунтовые дороги, уход за которыми не требовал особых вложений и сил, быстро зарастали и терялись. Изменила ситуацию потребность в тележных дорогах для обеспечения доступа к лечебным минеральным источникам. 20 июня 1810 г. в район источников было отправлено 10 семей ссыльных поселенцев — политических каторжан. Они основали с. Горячинск и участвовали в строительстве Горячинской водолечебницы [9]. Постройка дорог контролировалась на высшем уровне: 3 января 1812 г. вышел указ Его императорского величества самодержца Всероссийского «О устройении от устья Итанцы к Туркинским минеральным водам тележной дороги» [10]. К 1838 г. было завершено строительство тележной дороги от г. Верхнеудинска до с. Турка [11]. К концу XIX в. водолечебница стала известным рекреационным объектом, дав толчок формированию относительно хорошо обустроенных дорог.

Следующий стимул развитие дорожной сети получает после разрешения частной добычи золота в Забайкалье (1843 г.). Непроходимая тайга и малонаселенность края серьезно тормозили развитие золотопромышленности, поэтому назрела необходимость в строительстве дорог.

Со второй половины XIX в. в стране вводятся регулярные планы и отчеты местных властей о состоянии дорог, которые берет под контроль государство. Второй Сибирский комитет, кроме решения основных вопросов по управлению Сибирью, способствовал устройству путей сообщений, которое связывалось, помимо прочего, с высокой значимостью частного золотого промысла для нужд государства [12]. В хорошей дороге были заинтересованы не только золотопромышленники, но и скупщики пушнины — представители местного русского населения. Устройство колесной дороги позволяло им решить многие жизненно важные проблемы: гарантировать относительную безопасность движения, увеличить объем грузоперевозок и сократить время прохождения грузов от Баргузина до золотых приисков. Дороги обустроивали выходцы из местных сообществ, которые платили дорожные повинности и сами участвовали в строительстве: мужчины отправлялись в леса для заготовки строительного материала. В 1853 г. в переписке с управляющим приисков Баргузинского округа сообщалось об обустройстве зимовья, ремонте дорог и организации перевозок [7]. Дорога от Горячинской станции до Гремячинской обслуживалась обществом крестьян Итанцынской волости Верхнеудинского округа [8].

Максимальная ширина дороги достигала 3 сажени, а длина проложенного пути — около 50 верст. Объекты обустройства дорог часто приходилось ремонтировать. Снежные заносы во время весенней оттепели быстро разрушали деревянные настилы. Низкое качество грунтовых и укрепленных деревом дорог было обусловлено примитивной технологией строительства. Документы упоминают о необходимости расширения дорожной полосы до 6–10 сажени, регулярного ремонта старых мостов. Так, отмечается, что «Распоряжением Баргузинского Земского Исправника производится устройство устойчивой дорожной полосы в 10 сажень в выделенное свободное от полевых работ время. Дорога на всем протяжении Читканской волости исправляется натуральной повинностью, для исправления дороги

приписано ревизских душ государственных крестьян 1535 и остальных инородцев 77. А всего 1612 душ. Среднее расстояние от деревень до дороги составляет 75 верст. Самое дальнее селение, т. е. Верхне-Ангарское, отстоит от дороги на 500 верст, ближайшая же от 1 до 6 версты. Следующие сооружения из Яссы до основной дороги содержатся натуральной повинностью» [7, с. 3]. Следовательно, исправление дорог и технически, и финансово ложилось на плечи местного населения, включая коренное.

Организация золотых промыслов вызвала приток населения, в 1856 г. Баргузин стал окружным городом. В поисках заработка крестьяне и ссыльные стали массово прибывать в Баргузинский округ. Активно осваивается северо-восточная часть округа, численность населения Баргузинского ведомства удваивается: от 4341 чел. в 1824 г. до 8814 чел. в 1858 г. [13]. К этому времени г. Баргузин становится связующим звеном основных направлений миграционных потоков.

Новшеством стал приход частного капитала в строительство дорог. Подрядные работы, которые выполняли первопоселенцы-ссыльные, играли важную роль в строительстве станций и дорожной инфраструктуры на приисках. Выросло число желающих взять подряд на постройку почтовых домов Усть-Баргузинской и Толстомысской станций. От золотопромышленников в адрес исправляющего должность военного губернатора генерал-майора Жуковского регулярно поступали просьбы о прибавке почтовых пар и предложения о постройке в некоторых местах новых станций. Держатели частного капитала стремились вовлечь в строительство местное коренное население, зная его добросовестность и честность. Нами обнаружено письмо золотопромышленников, датированное ноябрем 1860 г., о постройке Усть-Баргузинской станции «хозяйственным способом». Речь идет об обращении к Баргузинскому тайше Сахару Хамнаеву, «которого вместе с сим, я приглашаю взять на себя эту постройку. Почему покорно прошу Вас немедленно сообщить Хамнаеву смету и чертеж на постройку Усть-Баргузинской станции и об ответе его донести мне для высылки к нему денег» [8, с. 29–30]. Таким образом, тайша — глава бурятов — мог принять решение, организовать работы и получить за это вознаграждение либо мог отказаться. Ему не приказывали, а предоставляли выбор, что подтверждает реальные полномочия бурятского самоуправления Степной думы. При этом продолжал существовать обязательный объем работ по исправлению дорог.

8 июня 1860 г. из Читканского волостного правления поступило Донесение к исполняющему должность Баргузинского земского исправника о том, что «требуются уравнивание поката, уборка огромных камней, лежащих на дороге, для исправления самой дороги, урезки косооголов местами и провод в таковых местах дороги прямым направлением» [8, с. 32–34]. Для контроля за выполнением работ назначены трое бурятских должностных лиц («головы»), пять бурятских «старшин», а руководить должен тайша Цыван Хамная [8].

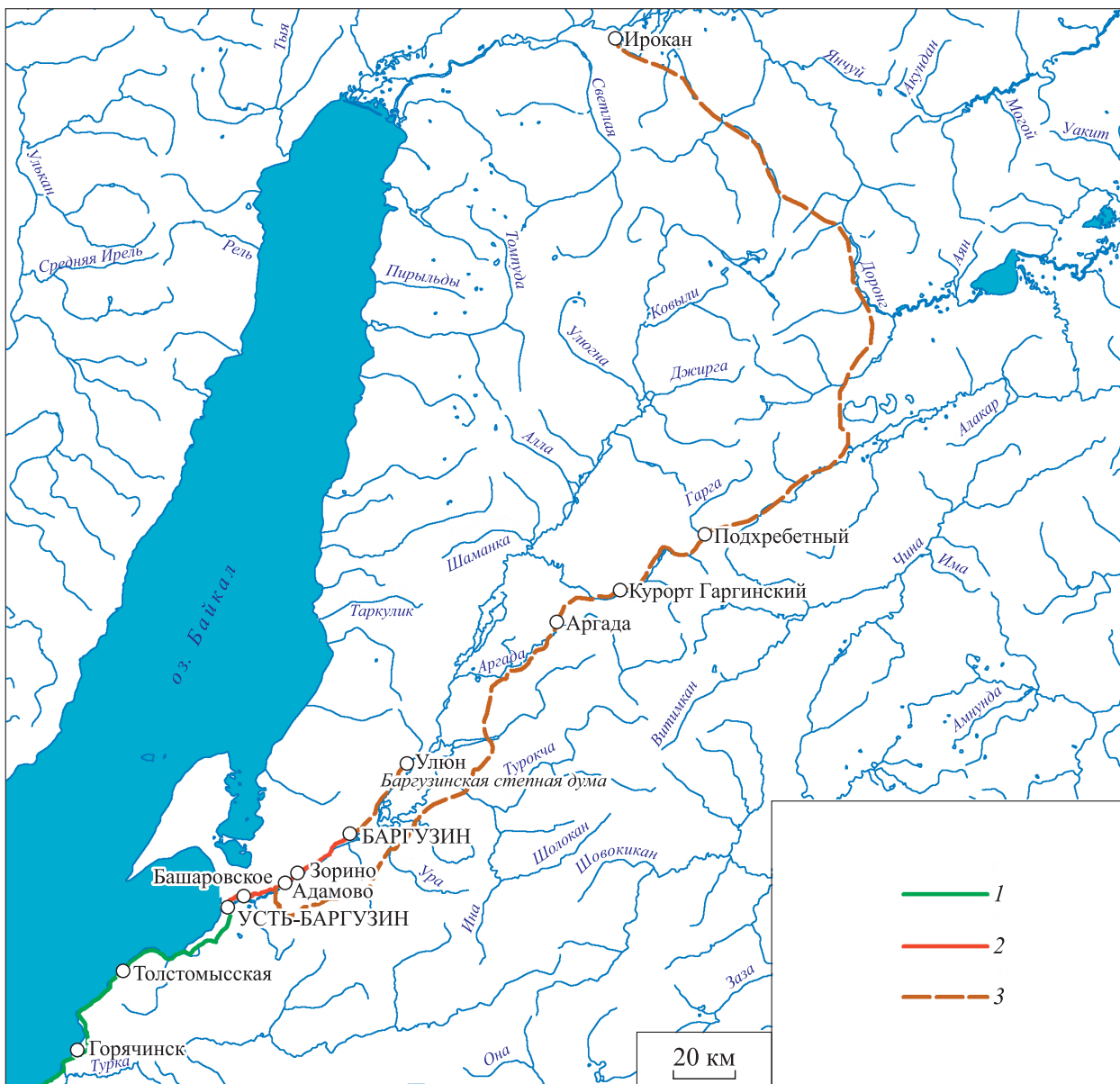
Наши данные подтверждают наблюдение Т.Е. Санжиевой о том, что в Баргузинском округе ремонт и содержание почтовых дорог были повинностью бурятов «от Усть-Баргузинской станции до г. Баргузин длиной 49 верст» [14, с. 74]. Для дорожных работ, организованных государством, старшины должны были выделять бурятов-работников.

Попытка золотопромышленников «подрядить» тайшу на строительство реализовалась через официальные каналы: в феврале 1861 г. Верхнеудинское казначейство отпустило Баргузинскому главному тайше Хамнаеву на постройку почтового стана на станции Усть-Баргузинской 695 руб. 22 коп. с просьбой «приступить к постройке того стана не позже сентября месяца и окончить, если возможно, к будущей зиме» [8, с. 28].

На рисунке отражена картосхема дорог Баргузинского Прибайкалья того времени. Дороги от Баргузина до Верхнеангарского селения на участке до улуса Гарга считались удобными. Ремонтные работы выполнялись инородцами, проживавшими в улусах.

Дорога от Подхребетного улуса до Верхнеангарского селения была орографически сложной, она пересекала множество болот и хребтов, местами пропадая от разлива рек. Ее ремонт производился регулярно, для чего распоряжением Баргузинского исправника ежегодно назначались люди. «Устройство дороги признавалось удобным по направлению от ближайшего зимовья (хаты). Торговых дорог нет. Работы производились по распоряжению областного земского начальства; исправление дорог осуществлялось от ближайших поступающих распоряжений, без всякого денежного сбора» [8, с. 25]. Выше Подхребетного улуса дорога проходила между охотничьими зимовьями и зимовьями золотопромышленников.

К 1861 г. были построены почтовая дорога и проселочный экипажный тракт протяженностью 230 верст. Далее развитие дорожной инфраструктуры пошло вглубь, распространяясь от зимовья к зимовью. Это стало мощным фактором аккультурации, вынуждая коренное и пришлое население к тесным контактам.



Устройство дорог на территории Баргузинского округа во второй половине XIX в.

1 — дороги по Читканской волости 1853 г.; 2 — почтовая дорога Баргузинского округа 1861 г.; 3 — проселочный экипажный тракт 1861 г.

Летом 1896 г. по распоряжению военного губернатора колесный путь был продолжен от первого зимовья золотопромышленников Под-Улукское на 12 верст до Гаргинского минерального источника. Эти источники с 1896 г. ввиду их ценности предполагалось зачислить «в казенные статьи». На 1897 г. дорога к золотым приискам пролегла через цепь зимовий: от зимовья Под-Улукское до зимовья Под-Икатское расстояние 40 верст, далее до Верхне-Икатского — 66 верст. Дорога представляет самый крутой подъем на Икатский хребет, а зимовье находится на самой вершине хребта, летом участок дороги протяженностью 12 верст труднопроходим, поскольку заболочен. К зимовью Новое, расположенному на левом берегу р. Икат, дорога идет вниз на 30 верст. Зимовье Аракчинское расположено на правом берегу р. Витимкан, в очень узкой долине безымянного ключа, впадающего в реку. От этого зимовья начинается дорога к золотым приискам Баргузинской тайги. Расстояние до зимовья 30 верст [15].

Уже к концу XIX в. баргузинские буряты получали ежегодную прибыль от извоза от 800 до 6 тыс. руб., и некоторые «инородцы» содержали почтовые пары на лошадях с ямщиками, питейные заведения в селениях русских крестьян и оседлых «инородцев», мельницы. Трудоемкие и затратные перевозки способствовали тому, что среди местных жителей появились подрядчики по перевозке купеческих товаров, для этой цели они использовали своих лошадей и труд батраков [16].

Наши полевые материалы подтверждают данный вывод: респондент сообщает: «Драга работала в то время. Моего отца отец — Эмээлов Хурган, с Усть-Баргузина, всю жизнь возил, ямщикил. Скотину, мясо, масло, жир, туда возил и там продавал. Оттуда центнер талха (муки), чай, сахар, обменом привозил. Его ждали как бога. Так он на шести лошадях ямщикил, к нему обращались и нанимали тогда, у других своих лошадей не было. У русских находил сани» (с. Аргада). Как отмечают старожилы, большая часть бурятского населения была сосредоточена в долине р. Баргузин, что было необходимо для занятия скотоводством, а эвенки, как правило, охотились в тайге или «сдавали в аренду свои участки и покупали в основном предметы и орудия для охоты. Они же охотники. Разных людей уже тогда много было, они золота много намывали и увозили на продажу, кто куда... Русские на зимовьях тоже были, некоторые скотину разводили и продукты там продавали за золото» (с. Алла). Среди эвенков Баргузинской тайги было развито таежное отгонно-пастбищное оленеводство транспортного направления. Этому способствовали природные условия, навыки эвенков, потребность охотников в оленях как вьючном транспорте.

В итоге источником благосостояния населения с появлением дорог в 1860–1890-х гг. стало облуживание приисков, извоз, рыболовство, скупка пушнины у эвенков и бурят. Несмотря на быстрое развертывание золотопромышленности, традиционное природопользование и ритм жизни коренных жителей оставались стабильными. Крестьяне на приисках заводили хозяйства, дойных коров, а также скот для продажи на мясо. Наемными рабочими на золотодобыче и рудниках были, как правило, крестьяне Читканской волости. Отходничество на золотой промысел имело важное значение в жизнеобеспечении еврейского и русского крестьянства. Скотоводство, благодаря близости приисков, давало больше выгод для бурят, чем земледелие.

Таким образом, устройство дорог к концу XIX в. способствовало культурному обмену, вовлечению в товарно-денежные отношения коренных жителей, изменению быта. В систему меры расстояний вошли новые обозначения. Если ранее путь измерялся в сутках, например, до следующего пункта прибытия один день и одна ночь и т. п., то теперь для обозначения расстояния пути повсеместно стало применяться понятие «модон» — дерево, столб. Так обозначались придорожные верстовые столбы между поселениями, зимовьями. «Модон» равнялся приблизительно одному километру. Учитывая большую потребность в совершенствовании условий перевозок, техника дорожного строительства ограничивалась отведением канав для осушения полосы и укреплением труднопроходимых мест древесным материалом. Такие методы и технические решения в природных условиях территории для устройства дорог вполне обоснованы. С этого периода наличие дорог стало одним из важнейших элементов экономического и инфраструктурного развития территории.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие дорог привело к интенсификации хозяйства, тесным повседневным контактам, культурным заимствованиям, росту численности населения. Несмотря на суровые природно-климатические условия, труднодоступность прибрежных и высокогорных ландшафтов, сооружение дорог первоначально стимулировала высокая ценность минеральных источников, а впоследствии совместные усилия промышленников и государства. Формирование сети дорог сыграло огромную роль в социальных преобразованиях и преемственности традиций местных сообществ. Местные жители не имели навыков строительства дорог, их взаимодействие с пришлым населением не только расширило хозяйственные навыки, но и позволило прикоснуться к другой культуре, узнать ее на повседневном уровне.

Изучение истории дорожной системы показало, что до разработки приисков на территории округа пути коммуникаций коренных жителей ограничивалось тропами в пределах сезонных кочевков. С появлением новых видов дорог изменились представления коренных жителей о способах измерения расстояния. В результате строительства Баргузинского тракта создались условия для закрепления пришлого населения и превращения его в старожильческое. Отсутствие межэтнической розни, веротерпимость и доброжелательное отношение местного населения способствовали улучшению связей между различными группами социума, укрепляя геокультурную целостность территории. Рисунок путей фиксирует точки развития, соединяя их в сеть, включающую в себя все виды передвижения: от

троп до колесных дорог. Государство и частные капиталы золотопромышленников имели согласованные цели, стимулируя развитие и дорог, и региона в целом. А вовлечение коренного населения — бурятов — в процесс обустройства дорог и их обслуживания способствовал большему, чем в других регионах, темпу аккультурационных процессов и закреплению поликультурных особенностей среды Баргузинского Прибайкалья.

Исследование выполнено за счет средств государственного задания (№ госрегистрации темы АААА-А17-117041910166-3).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Куклина В.В.** Дороги местного значения в качестве объекта исследований культурной географии // Пути России. Север — Юг. — М.: ООО «Нестор-История», 2017. — С. 62–72.
2. **Ганопольский М.Г., Федоров Р.Ю.** Магистрالی освоения как основа формирования культурного ландшафта региона (опыт историко-географической реконструкции) // Вестн. Томск. ун-та. — 2006. — № 6. — С. 190–193.
3. **Brenna B., Larsen J.K.** Routes, Roads and Landscapes [Электронный ресурс]. — taylorfrancis.com (дата обращения 17.07.2020).
4. **Dalakoglou D., Harvey P.** Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility [Электронный ресурс]. — https://www.researchgate.net/publication/257640919_Roads_and_Anthropology_Ethnographic_Perspectives_on_Space_Time_and_ImMobility (дата обращения 01.03.2020).
5. **Grazuleviciute-Vileniske I., Matijosaitiene I.** Cultural heritage of roads and road landscapes: Classification and insights on valuation // Landscape Research. — 2010. — Vol. 35. — P. 391–413.
6. **Волостные, станичные, сельские, гминные правления и управления**, а также полицейские станы всей России с обозначением места их нахождения // Вся Россия: справочная книга российской промышленности, торговли, сельского хозяйства, администрации... [Электронный ресурс]. — <https://www.prlib.ru/item/404525> (дата обращения 21.04.2020).
7. **Национальный архив Республики Бурятия.** Ф. 146, оп. 1, д. 44. — 46 л.
8. **Национальный архив Республики Бурятия.** Ф. 109, оп. 1, д. 10. — 43 л.
9. **Батоцыренов Э.А., Тукачева В.М.** Прибайкалье в травелоге врача О.О. Ремана // Социально-экономическая география. Вестник ассоциации российских географов-обществоведов. — 2018. — № 7. — С. 173–184.
10. **Национальный архив Республики Бурятия.** Ф. 7, оп. 1, д. 40. — 120 л.
11. **Жамбалов З.Б., Жалсанова Б.Ц.** Очерки истории курорта Горячинск (1810–1922). — Улан-Удэ: Изд-во «НоваПринт», 2010. — 112 с.
12. **Волчек В.А.** Развитие частной золотопромышленности Сибири в государственной политике II четверти XIX века // Ползуновский вестник. — 2006. — № 1. — С. 236–249.
13. **Курас Л.В., Жалсанова Б.Ц.** К 200-летию учреждения Баргузинской степной конторы, Улюнской ярмарки и образования села Улюн (1811–2011) // Вестн. БНЦ СО РАН. — 2012. — № 1 (5). — С. 155–160.
14. **Санжиева Т.Е.** Роль бурят в развитии почтовой связи (Западное Забайкалье, конец XVII–XIX вв.) // Вестн. БГУ. — 2015. — № 7. — С. 71–75.
15. **Кедров П.П.** Баргузинская тайга. — Томск: Изд-во «Паровая Типо-Литография П.И. Макушина», 1897. — 120 с.
16. **Андреев Ч.Г.** Из истории воспроизводства материальных условий жизни сибирских аборигенов во второй половине XIX–начале XX вв. // Культура. Наука. Образование. — 2010. — № 3. — С. 52–66.

Поступила в редакцию 20.09.2020

После доработки 05.10.2020

Принята к публикации 09.10.2020