

ЗАПИСКИ  
СИБИРСКАГО ОТДѢЛА  
ИМПЕРАТОРСКАГО  
РУССКАГО ГЕОГРАФИЧЕСКАГО ОБЩЕСТВА.

Иннокентій Николаеви<sup>ч</sup>  
Сибираковъ

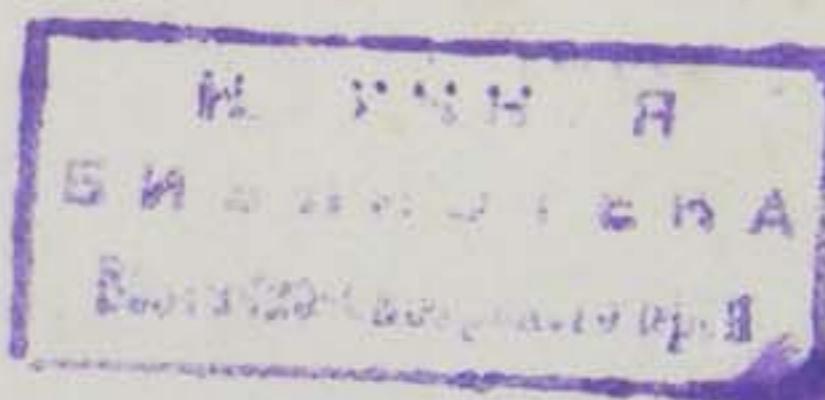
КНИЖКА II,  
изданная подъ редакціею секретаря общества

Е. И. Ламанского.

Библиотека  
Ивана Степановича  
Романова

Отдѣлъ № 18  
г. Иркутскъ.

1856г.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.  
въ типографии Эдуарда Праца.  
1856.

## ОБЪ ОТКРЫТИИ

и проложеніи путей кругомъ Байкала.

Мысль объ устройствѣ постояннаго экипажнаго сообщенія кругомъ Байкала особенно начинала занимать мѣстное начальство и самое правительство съ 1781 года. Существовавшая тогда сухопутная дорога чрезъ Тунку, по своей отдаленности и трудности представляла одно верховое сообщеніе, неудобное во всѣхъ отношеніяхъ. Обозрѣвавшій дорогу эту въ 1783 году, по порученію иркутскаго и колыванскаго генерал-губернатора Якоби, коллежскій ассесоръ Шатиловъ нашелъ ее въ слѣдующемъ состояніи: отъ Тункинской крѣпости до Ключевскаго караула — исправленной 40 верстъ 142 саж., неисправленной 30 верстъ 400 саж., и на этомъ пространствѣ, болѣшею частію гористомъ, каменистомъ и болотистомъ, мосты занимаютъ только  $21\frac{1}{2}$  саж., между тѣмъ, было 118 бродовъ чрезъ рѣчки и ручьи и чрезъ одну рѣчку Земчугъ 25.

Переѣздъ же чрезъ Байкалъ лѣтомъ заключалъ въ себѣ много неудобствъ, какъ по неудовлетворительному состояніи тогдашняго судоходства, такъ и по опасности плаванія весною и осенью, въ—особенности осенью, когда всякое сообщеніе чрезъ Байкалъ прерывалось почти на два мѣсяца, а, между тѣмъ, Забайкальскій край и преимущественно кяхтинская тор-

говля нуждались въ болѣе постоянномъ, удобномъ и ближайшемъ сообщеніи.

Генералъ-прокуроръ князь Вяземскій объявилъ, въ 1781 году, бывшему иркутскому губернатору Кличкѣ Высочайшее повелѣніе, отыскать, для способствованія кяхтинской торговли, новую и ближайшую отъ Иркутска до Кяхты сухопутную дорогу и просилъ, сдѣлавъ ей описание, планъ и смету, представить къ нему, что и было исполнено Кличкою въ томъ же году, чрезъ инженеръ-капитана Чурнасова (\*). Этотъ офицеръ изъ Тунки выводилъ ее на Аласакъ, полагая на исправленіе не болѣе 50,000 руб. ассигн.; но какъ свѣдѣнія, доставленныя Чурнасовымъ, оказались недостаточными, то проектъ его остался безъ послѣдствій, и командированный въ слѣдующемъ 1782 году, геодезистъ Бритовъ указалъ нѣсколько другихъ, болѣе удобныхъ путей, исчисливъ расходы на устройство дороги въ 36,501 руб.  $62\frac{1}{2}$  коп. если производить работы ссыльными и въ 145,991 рубль 30 коп., если чрезъ вольнонаемныхъ. Предположенія Бритова не имѣли также успѣха, и дѣло о проведеніи новой дороги оставалось безъ движенія до 1787 года. Въ этомъ году, комендантъ Троицкой крѣпости, генералъ-майоръ Ладыженскій, представилъ генералъ-губернатору Якоби поданный ему сержантомъ Екатеринбургскаго полеваго батальона Черепановымъ путевой журналъ новой, будто бы отысканной имъ, дороги кругомъ Байкала, которая имѣла общее направленіе изъ Тунки на пограничные караулы и, чрезъ нихъ, до крѣпости Харацайской. Съ измѣненіемъ только нѣкоторыхъ мѣстностей, этотъ путь во многомъ сходился съ Чурнасовскимъ. Командированный для обозрѣнія вновь проектированного пути, землемѣръ Дѣдовъ составилъ смету на устройство ея вольнонаемными людьми въ 133,220

(\*) А не Черкасова, какъ показано въ «Энциклопедическомъ Лексиконѣ».

руб., съ учрежденіемъ четырехъ станцій: на Бухатуевскомъ гольцѣ, при вершинѣ рѣчки Малый Ургедуй, на рѣчкахъ Уту Жилги и Джидѣ, при вершинѣ ея и при впаденіи въ нее рѣчки Тутхалтую. Но открытие Черепанова осталось не принятымъ, а въ 1790 году управлявшимъ Троицкосавскою крѣпостью, комендантомъ Налабардинымъ, доведено было до свѣдѣнія исправлявшаго должность генераль-губернатора Пилья еще обѣ особомъ пути вокругъ Байкала, отъ Чемуртаевскаго пограничного караула прямо къ морю въ селеніе Култукъ. Путь этотъ оказался способнымъ, даже по естественному своему положенію, для верховаго пути. Пиль тотчасъ же приказалъ осмотрѣть и описать новый путь, что и было исполнено прaporщикомъ Волошенинымъ. Троицкосавская Пограничная Канцелярія, представляя генераль-губернатору описание Волошенина, доносила, что дорога эта признавалась ею несравненно выгоднѣйшею и удобною противу всѣхъ извѣстныхъ, ибо она простидалась отъ Иркутска до Кяхты только на 410 верстъ тогда-какъ существовавшая дорога проходила по карауламъ на разстояніи 637 верстъ и чрезъ море 504 верстъ. Устройство предполагавшагося пути не представляло большихъ затрудненій и могло быть окончено въ два лѣта; для учрежденія станцій были улобныя мѣста, и, притомъ, она должна была проходить помимо пограничныхъ карауловъ, весьма обремененныхъ дорожною повинностію. Изъ описанія же дороги видно, что она имѣла то же направленіе, какое въ послѣствіи принято при устройствѣ тракта Хамаръ-Дабанскаго, исключая только мѣстности между рѣчками Сибиркою и Утуликомъ, гдѣ, повидимому, былъ обходъ большого гольца особымъ путемъ по рѣчкамъ Харанахайки, Безымянной и Субутуйки на 40 верстъ. Но и это предположеніе осталось, подобно прочимъ, неизвѣстно почему, не принятымъ. Дѣло обѣ устройствѣ кругобайкальской дороги послѣ того не получало движенія до 1794—96 г. Въ это время явились новые открывав-

тели дорогъ: инородцы тункинского вѣдомства Салегунъ Аргуновъ и Женбалъ-Доржей-Цыбденовъ, которые указывали путь берегомъ Байкала до рѣчки Выдриной; потомъ по ней чрезъ гольцы и далѣе рѣчкою Темникомъ и степью Боргойскою, доказывая ея краткость сравнительно съ другими путями, не гористое мѣстоположеніе и удобство къ всегдашнему проѣзду. За открытие это они просили себѣ и роду своему награды. Въ это же время предложилъ другой путь иркутскій мѣщанинъ Родіоновъ, а именно — дорогу чрезъ Хамаръ-Дабанъ; по всей вѣроятности, тотъ самый путь, какой уже имѣлся прежде въ-виду. Землемѣру Дѣдову поручено было осмотрѣть оба пути; но какъ инородцы не получили требованной ими награды, то отказались отъ указанія своей дороги, и выборъ палъ, къ несчастію, на Родіоновскую, одну изъ неудачнѣйшихъ, на которую и устремилось наконецъ все вниманіе мѣстнаго начальства.

Императрица Екатерина, имѣя въ-виду настоятельное ходатайство иркутского губернатора Нагеля у Правительствующаго Сената объ устройствѣ кругобайкальской дороги (по указанію Родіонова) и составленную смету въ 22 тыс. руб., Высочайше повелѣла, указомъ 15 числа июля 1796 г., исполнить это дѣло вновь опредѣленному генералъ-губернатору, генералъ-поручику Селифонтову, приказавъ отпустить въ распоряженіе его и 22 тыс. руб. Устройство дороги началось подъ налзоромъ того же землемѣра Дѣдова, съ пособіемъ въ-послѣдствіи инженеръ-офицеровъ Деканора и Камкова, но шло не довольно успѣшно, такъ-что въ-продолженіе шести лѣтъ, съ 1797 по 1803 годъ, произведено было работъ только на 194 вер., а остальное затѣмъ пространство, 36 верстъ, вошедшее въ смету, оканчивалось уже въ послѣдующее время, съ добавленіемъ еще слишкомъ 6 тыс. руб. къ ассигнованной суммѣ 22 тыс. р. (\*)

(\*) Большое участіе въ устройствѣ дороги принималъ иркутскій купецъ Киселевъ, разнаго рода пособіями и услугами.

Межу-тѣмъ, иркутскій военный губернаторъ Леццано проектировалъ дорогу эту обселить, гдѣ возможно, изъ сосланныхъ въ Иркутскую губернію за вины, вслѣдствіе чего и состоялось Высочайшее повелѣніе 14 января 1801 года, чтобы поселенія сдѣлать, но не изъ преступниковъ, а, для сохраненія довѣрія въ торгующемъ классѣ, изъ отставныхъ солдатъ, давъ имъ тѣ выгоды, какія опредѣлены отставнымъ солдатамъ, поселявшимся за Байкаломъ. Обзаведеніе для поселенцовъ полагалось произвестъ на счетъ остаточныхъ отъ ассигнованныхъ для устройства дороги денегъ, не требуя особой суммы. Генералъ отъ инфanterіи Леццано назначилъ для первого заселенія 120 человѣкъ военно-отставныхъ, изъ которыхъ и отправилъ предварительно 20 человѣкъ. Не имѣя въ-виду остатка суммъ отъ дороги, онъ склонялъ къ пособію кяхтинское купечество, но безуспѣшно, и потому обратился съ представленіемъ къ правительству. Послѣ продолжительной переписки, послѣдовалъ именной указъ 23 мая 1803 года тобольскому и иркутскому генералъ-губернатору, въ которомъ, между-прочимъ, повелѣвалось устраиваемую кругомъ Байкала дорогу немедленно довершить и также устроить предназначеннное поселеніе отставныхъ солдатъ, съ употребленіемъ исчисленной на это суммы 9,267 руб. 30 коп., которую разрѣшалось позаимствовать изъ процентныхъ денегъ, получавшихся въ Кяхтинской Таможнѣ и Цурухайтуевской заставѣ. Такимъ-образомъ, основались селенія по кругоморскому тракту: Веденское, Мотское, Снѣжнинское, Оглонское, Аласакское, а Култукское, состоявшее до того изъ пяти дворовъ, увеличилось; но изъ нихъ приняли прочную осѣдлость только Веденское, Мотское и Култукское селенія, а остальные въ-послѣдствіи, съ проведеніемъ новой линіи дороги купцомъ Игумновымъ, опустѣли, ибо жители, оставшись въ пустынномъ краѣ, безъ способовъ всякаго приобрѣтенія, переселились на другія, удобнѣйшія мѣста.

Что же касается до самой дороги, поступившей, съ окончаніемъ ея, въ 1805 году, въ вѣдомство Земской Поліції, то устройство ея оказалось вскорѣ весьма непрочнымъ, хотя и сдѣланы были по ней опытные проѣзды въ экипажахъ. Но, несмотря на то, бывшую при иркутскомъ губернаторѣ Трескинѣ комиссіею, подъ начальствомъ инженера Черткова, дорога Хамаръ-Дабанская признана, послѣ разныхъ мнѣній и не въ пользу ея, даже со стороны самого Трескина, удобнѣйшею. Съ этимъ въ-послѣдствіи времени согласился и сибирскій генералъ-губернаторъ Сперанскій, когда инженеръ Батеньковъ представлялъ новый проектъ о проложеніи кругобайкальской дороги на Посольскій монастырь. Г. Трескинъ также съ своей стороны много заботился о сколько возможно прочномъ устройствѣ дороги чрезъ Хамаръ-Дабанъ, употребивъ на это три года, 1810, 1811 и 1812. Онъ достигъ своей цѣли, безъ пособія казны, однѣми мѣстными средствами, а въ-особенности съ помощью Бурятъ Тункинскаго и Селенгинскаго вѣдомствъ, которымъ она и обошлась весьма недешево.

Дорога эта шла отъ г. Иркутска чрезъ станціи Веденскую, Мотскую и Большую Глубокую до селенія Култука, на 99 верстъ, гдѣ былъ прежде и нынѣ остался тотъ же путь, и гдѣ, хотя существуетъ проѣздъ въ экипажахъ, но съ половины пути, со станціи Мотской, очень затруднителенъ по гористому и каменистому мѣстоположенію. Отъ Култука, чрезъ станціи Слюденскую, Шубутуйскую, Шибетскую, Снѣжную, Оглокскую, Темникскую и Аласакскую до Торейской вершины считается 189 верстъ. Здѣсь начинаются безпрерывные кряжи горъ, и между ними высокіе хребты и гольцы Хамаръ-Дабанъ, Большой, Снѣжный и другіе многочисленные броды чрезъ крутыя и быстрыя рѣчки, останавливавшіе проѣздъ при малѣйшемъ полноводіи. Болотистая и каменистая почва, представляли большія не-

удобства къ прочному устройству означенной дороги, если не вездѣ, то на значительномъ пространствѣ, особенно отъ Култука до Сибирской рѣчки. И, наконецъ, отъ Торейской вершины дорога эта шла на 133 вер. чрезъ станціи Норинскую, Ичетскую, Енхорскую, Махаевскую, Липовскую и оканчивалась Троицкосавскомъ, гдѣ уже былъ и находится нынѣ удобный телѣжный путь. Такимъ-образомъ, вся эта дорога составляла 421 вер.; но, по всей справедливости, она была гораздо болѣе и, вѣроятно, не менѣе, какъ въ полтора раза, потому-что версты принимались по прежнему исчислению.

Съ того времени, какъ дорога чрезъ Хамаръ-Дабанъ сдѣлалась постоянною, она стала крайне обременительнымъ налогомъ для жителей по ежегодному исправленію, какъ известно это изъ офиціальныхъ отзывовъ мѣстного начальства. Исправленіе производилось нарядомъ людей, поселенныхъ на дальнемъ пространствѣ. Должно полагать, что и работы по ремонту производились кое-какъ, болѣе поверхностно, потому-что въ 1830 году проѣздъ по этой дорогѣ представлялся мѣстами уже не только затруднительнымъ, но даже опаснымъ, особенно для купеческихъ кладей. Кромѣ-того, проѣздъ по означенной дорогѣ отъ Култука, на 189 верстѣ, существовалъ только лѣтомъ и, особенно, на верховыхъ лошадяхъ, съ половины юня до послѣднихъ чиселъ декабря, т.-е. до морестава, а въ началѣ зимы съ трудомъ лишь пробирались легкія купеческія клади по наледямъ замерзнувшихъ рѣчекъ, или ключей. Въ-продолженіе же мая до половины юна проѣзда здѣсь во все не было, по-причинѣ выпаданія глубочайшихъ снѣговъ и невозможной расчистки ихъ, и тогда почтовый трактъ, до совершенного освобожденія Байкала отъ льдовъ, переводился, чрезъ Тункинскую крѣпость, на старую кругоморскую дорогу — также весьма затруднительный путь, никогда не исправлявшійся, и притомъ, несравненно дальнѣйшій, ибо разстояніе чрезъ Тункинскую крѣпость между Ир-

кутскомъ и Кяхтою составляло пространство не менѣе 650 верстъ прежняго счисленія, съ нѣкоторыми переѣздами между станціями отъ 70 до 80 вер. съ такими же частыми переправами по быстрымъ рѣчкамъ, по тѣмъ же гольцамъ и хребтамъ и еще болѣе по каменистой и болотистой почвѣ.

Такое неудовлетворительное состояніе сообщеній кругомъ Байкала, остававшееся безъ всякихъ измѣненій до 1824 года, возбудило наконецъ необходимость въ отысканіи новыхъ, болѣеудобныхъ путей, въ чемъ, при содѣйствіи частныхъ лицъ, приняло участіе и мѣстное начальство. Исправлявшій должность иркутского гражданского губернатора представилъ г. генералъ-губернатору, въ іюнѣ мѣсяцѣ 1824 года, поданное ему иркутскимъ мѣщаниномъ Алексѣемъ Солдатовымъ объявленіе о найденной имъ дорогѣ отъ Тунки до Кяхты, кото-рая, по отзывамъ Солдатова, столь удобна, что, въ неисправ-номъ положеніи, возможна къ проѣзду зимою и лѣтомъ въ экипажахъ на значительномъ разстояніи, именно: отъ Тор-ской стѣпи чрезъ рѣчку Маргасанъ до Цежинского караула, на 170 верстъ. Тайный совѣтникъ Лавинскій приказалъ поручить губернскому землемѣру Лосеву изслѣдовать это открытие. Ло-севъ, исполнивъ порученіе, донесъ, что новая дорога, проле-гающая отъ Торской станціи, недоѣзжая Тунки 30 верстъ, чрезъ рѣчки Кергорхонъ, Маргасанъ, Дзюнъ-Муринъ, Тумусунъ, Хунгурулъ, Зеренку, Луковку, Дуройханъ, Хамней и горы Булдурюнъ, Укурейскую, Хамарскую, Снѣжный и Сиротскій гольцы, караулъ Цежинскій, Харацайскую крѣпость и изъ селенія Торейскаго, обыкновеннымъ почтовымъ трактомъ, до Кяхты, хотя и длиннѣе (125 верстъ), но гораздо удобнѣе существовавшей тогда чрезъ Хамаръ-Дабанъ. По показанію Лосева, на новомъ пути попадалось менѣе высокихъ горъ; онъ не покрывается глубокимъ снѣгомъ, способенъ къ разра-боткѣ и обѣщаетъ постоянное, въ-продолженіи всего года, сообщеніе.

Въ то же время крестьянинъ Култукского селенія Шульгинъ и Тунгусъ Захаровъ объявили чиновнику особыхъ порученій Главнаго Управлениі Восточной Сибири Пятницкому объ извѣстныхъ имъ нѣкоторыхъ мѣстахъ, удобныхъ для прложенія новой кругобайкальской дороги.

Осмотръ обоихъ дорогъ возложенъ былъ, въ 1825 году, генералъ-губернаторомъ на г. Пятницкаго, который, представивъ подробныя описанія обозрѣнныхъ имъ мѣстностей, объяснилъ, что новая линія должна ити сначала берегомъ Байкала отъ Култука до устья рѣчки Мурина, а потомъ по рѣчкѣ Розсохѣ она уклоняется въ горы и выходитъ, чрезъ рѣчку Сиѣжную, на почтовый трактъ ниже Верхне-Оглоцкаго селенія, верстахъ въ 12, что этотъ путь минуетъ огромные высоты дороги Хамаръ-Дабанской и самъ не заключаетъ въ себѣ большихъ возвышений и, притомъ, менѣе снѣженъ.

Вмѣстѣ съ этимъ въ то же лѣто г. Пятницкій осмотрѣлъ и дорогу, указанную мѣшаниномъ Солдатовымъ, которую обозрѣвалъ землемѣръ Лосевъ, и новый путь, открытый тункинскимъ тайшею Хамаковымъ, по направленію отъ селенія Тибильтейскаго до рѣчки Тумусунъ. О первой изъ этихъ линій г. Пятницкій отозвался, что онъ съ ужасомъ увидѣлъ ложное заключеніе землемѣра Лосева: такъ этотъ путь былъ гористъ, болотистъ и каменистъ, не удобенъ къ разработкѣ, не говоря уже о его протяженіи. Дѣйствительно, при повѣркѣ мѣстностей, составляющихъ дорогу Солдатова, путевымъ журналомъ Лосева, гдѣ онъ описаны подробно, истина, повидимому, остается на сторонѣ г. Пятницкаго. Дорога же, указанная тункинскимъ тайшею, шла отъ Тибильтейскаго селенія, на почтовомъ трактѣ между Иркутскомъ и Тункою, рѣчкою Тибильтеемъ, хребтами Дабанскимъ, Мартовскимъ, р. Мартовкою, степью того же имени и р. Тумусуномъ, гдѣ она сходилась съ путемъ, указаннымъ мѣшаниномъ Солдато-

вымъ. Хотя здѣсь, на этомъ пространствѣ, и встрѣчались удобные мѣста, но двѣ горы, на протяженіи 15 верстъ, крутыя и покрытыя огромными камнями, и впереди лежащей затруднительный путь дорогою Солдатова представляли чрезвычайныя препятствія къ устройству прочнаго сообщенія.

Кромѣ всѣхъ этихъ предположеній, представилъ, въ 1826 году, свое приставъ Харацайскаго Отдѣленія Островскій, который, по личному порученію генералъ-губернатора, отыскивалъ удобные объезды трудныхъ мѣстъ дорогъ Солдатовской и Шуленьги Хамакова. Держась того же главнаго направлениія, Островскій отыскалъ нѣкоторыя новыя мѣстности, гдѣ онъ полагалъ провести дорогу, и доносилъ, что на ней, вмѣсто семи, верховыхъ существовавшихъ станцій, останутся только три и, даже, двѣ, мостовъ потребуется весьма немного, одинъ перевозъ (на р. Ильхѣ), и, вообще, можетъ существовать безостановочное сообщеніе зимою и въ экипажахъ. Но какъ это предположеніе, такъ и всѣ объясненія выше оставлены, неизвѣстно почему, безъ всякихъ послѣдствій. Надобно полагать причиною, что направлениe почтоваго тракта чрезъ Тункинскій край считалось однимъ изъ невыгоднѣйшихъ, какъ по протяженію его, такъ и по удаленности отъ главнаго заселенія.

Кстати здѣсь упомянуть еще о проектѣ окружнаго землемѣра Васильева, представленномъ генералъ-губернатору въ 1824 году, именно о направленіи кругобайкальской дороги изъ Иркутска въ селеніе Моты, чрезъ деревню Олху, минуя нынѣшній трактъ чрезъ деревню Смоленскую. Г. Островскій выгоду этого пути находилъ въ сокращеніи его 8 верстами, въ большой предохранности отъ наводненій и потому безостановочности въ сообщеніи. Предположеніе это также было оставлено, по въ 1840 году возобновлено генералъ-губернаторомъ Рупертомъ, съ нѣкоторыми дополненіями, въ-видахъ улучшенія сообщенія съ Тункинскими минеральными водами, наход-

дящимися за Тункою. Генералъ-лейтенантъ Рупертъ писалъ къ начальнику Иркутской губерніи, чтобы: а) вмѣсто существующей нынѣ дороги изъ Иркутска до третьей станціи Глубиновской провести новую, давъ ей направленіе съ Смоленской горы, чрезъ деревню Олху, по существующей проселочной дорогѣ, къ почтовому тракту на Подкаменной горѣ, отчего сократится путь болѣе, чѣмъ на 15 верстъ, и уничтожатся подъемы на 24 вер. б) большую рѣчку, именуемую Быстрою, и ея притокъ, называемый Среднею Быстрою, отвести въ Байкалъ, параллельно дорогѣ, по глубокой лощинѣ, гдѣ течетъ рѣчка Ильчи. Для этой цѣли нужно было вырыть канаву глубиною въ 6 и длиною въ 186 саж.

Переписка обѣ этомъ прелпріятіи продолжалась до 1846 года, по-случаю осмотра мѣстностей, описанія ихъ и проч., и результатомъ окончательныхъ изслѣдованій прапорщика Корпуса Топографовъ Ваганова было то, что онъ призналъ лучшимъ не измѣнять существующаго направленія почтовой дороги до времени подробнаго топографическаго изслѣданія всего при-Байкалья, а для улучшенія настоящаго пути — только провести его отъ Пильной горы по подошвѣ горы Синюшкій къ р. Иркуту и, придерживаясь сѣверо-западныхъ скатовъ горныхъ отлогостей, вывести его въ Смоленскую деревню. Съ своей стороны генералъ-губернаторъ, находя, что вообще новое направленіе дороги далеко уступаетъ существующему, требуетъ для устройства большихъ работъ и издержекъ, а также, по смыслу 665 и 668 ст. 12 т.ма Св. Зак., не можетъ быть измѣнено безъ особаго разрѣшенія, приказалъ дѣло это оставить въ окончательномъ положеніи, не производя и тѣхъ измѣненій, какія предполагалъ прапорщикъ Вагановъ отъ Пильной горы до Смоленской деревни.

Обращаясь же къ предмету вообще открытія удобнѣйшаго сообщенія вокругъ Байкала, находимъ, что поступившимъ на службу къ генералъ-губернатору Восточной Сибири

Корпуса Инженеровъ маійромъ Медвѣдевымъ началось въ 1827 году обозрѣніе и изслѣдованіе всѣхъ кругобайкальскихъ, известныхъ тогда, путей, и въ 1830 году представленъ имъ проектъ новой дороги, который тогда же одобрился коммиссію для разсмотрѣнія проектовъ и смытъ и обратилъ на себя живое вниманіе начальства.

Проектъ Медвѣдева указывалъ слѣдующій путь: отъ Иркутска до селенія Култука  $96\frac{1}{2}$  верстъ, существующуюю дорогою; отъ Култука, берегомъ Байкала, до устья рѣчки Выдринки 84 вер., ровною и отлогою мѣстностью; затѣмъ до вершины Выдринки 41 вер., мѣстностью пологою только до рѣчки Рассохи, или Лангатуя, а далѣе, 55 верстъ, хотя частію и гористою, гдѣ Выдринскій голецъ важнѣйшее препятствіе, но удобною къ проѣзду, и, наконецъ, чрезъ рѣки Джиду и Селенгу, по степнымъ мѣстамъ, до Троицкосавска, 90 верстъ. Всего этотъ путь долженъ былъ заключать въ себѣ  $366\frac{1}{2}$  верстъ лѣтнимъ проѣздомъ, а по выпрямленіи линіи предполагался къ сокращенію до 350 верстъ или менѣе существовавшаго тогда 188 верстами. Зимняя же дорога слѣдовала по принятому обыкновенно пути отъ Иркутска чрезъ Пашковскую къ Лиственичной станціи—61 верста; отсюда чрезъ Байкалъ, къ устью р. Выдринки, 35 верстъ и затѣмъ, вновь предполагаемою дорогою, до Троицкосавска 186 верстъ, или всего 282 версты т. е. менѣе обыкновенного зимняго тракта 279 верстъ. При этомъ Медвѣдевъ проектировалъ сокращеніе и всего пути отъ Иркутска до Нерчинска, а именно: лѣтняго, по указываемой имъ дорогѣ, до вновь назначаемой станціи Степной, 195 верстъ, отъ Степной до г. Селенгинска и чрезъ Верхнеудинскъ, до Нерчинска,  $867\frac{1}{2}$  вер. или всего  $1,162\frac{1}{2}$  верстъ т. е. менѣе противъ существовавшаго тракта на 215 вер.; зимняго—чрезъ станцію Лиственичную и Байкалъ до Степной 210 верстъ, и далѣе чрезъ Селенгинскъ и Верхнеудинскъ до Нерчинска  $867\frac{1}{2}$ , или вообще 1,078 верстъ. Послѣднее протяженіе,

правда, выходило болѣе существующаго тракта, прямо на Посольскъ и Верхнеудинскъ, на 70 $\frac{1}{2}$  вер., но зато возмѣщалась значительною краткостью лѣтнаго пути, которымъ пользуются не менѣе 9 мѣсяцевъ, тогда-какъ послѣдній служитъ только три мѣсяца въ году.

На проектировавшейся дорогѣ предполагалось устроить:

- а) чрезъ рѣчки Безъименную, Утуликъ, Муринъ, Сиѣжную, Осиновку, Сиѣжинскую и Темникъ перевозы на карбасахъ, а находящіеся такіе же перевозы чрезъ рѣчки Джиду и Селенгу перевести на новыя мѣста;
- б) па пространствѣ отъ селенія Култука до рѣчки Выдришки и далѣе до Выдринскаго гольца, чрезъ рѣчки Култукскую, Талую, Похабиху, Слюденку, Курковочную, Бабку, Сокзунъ, Осиновку, Ямную Шарандаиху, Панькову, Таду, Бобровинъ, Старицу, Отпрядымъ-Мамайской, Мамай Вердоносинъ, Россоху, Ключъ и другія, имѣющія незначительную ширину, но различной быстроты, 43 моста, длиною отъ 10 до 30 сажень каждый;
- но такъ-какъ представлялась возможность провести дорогу правою стороною Выдришки, какъ болѣе удобнѣйшею, хотя и не совершенно еще осмотрѣнною, то значительная часть мостовъ чрезъ рѣчки могла оставаться вовсе безъ постройки;
- в) также и на остальномъ пространствѣ отъ Выдринскаго гольца до Троицкосавска 16 мостовъ, длиною отъ до 15 сажень и одинъ въ 25, чрезъ рѣчки Хандагатай, Киркирэ, Про, Усть-Батуй, Савву и другія (\*);
- г) чрезъ ручьи, ключи и сухіе овраги трубы съ насыпями отъ 3 до 8 сажень каждую въ длину;
- д) новыхъ станцій 10: Утуликскую, Муринскую, Выдринскую, Россохинскую, Отлогую, Темницкую, Арбантуй-

(\*) Притомъ Медвѣдевъ полагалъ, въ-послѣствіи, при устройствѣ зимней коммерческой дороги, мостовъ вовсе не дѣлать, а рѣчки перебѣжать бродомъ, какъ это дѣлается нынѣ и не составляетъ по кругоморскому тракту большаго затрудненія.

скую, Степную, Джидинскую и Усть-Кяхтинскую, вмѣсто столькихъ же старыхъ, которыя уничтожить, а для проѣзда въ города Верхнеудинскъ и Нерчинскъ, со станціи Степной, двѣ существующія станціи замѣнить одною при урошицѣ Сосновая Падь.

Работы должны были заключаться въ слѣдующемъ: а) топкія и сырья мѣста утвердить насыпями изъ булыжника, со скатами на обѣ стороны, шириной въ 4 сажени, и гатями изъ фашинъ, съ засыпкою пескомъ и булыжникомъ; б) косогоры скопать и оградить перилами; в) при устройствѣ мостовъ главный предметъ долженъ заключаться въ укрѣпленіи береговыхъ быковъ и среднихъ устоевъ и г) преимущественно же слѣдовало приступить къ вырубкѣ лѣса и очисткѣ каменистыхъ мѣстъ. Болѣе труднѣйшею мѣстностью къ устройству дороги полагалось пространство между Култукомъ и Выдриною и далѣе чрезъ голецъ Выдринскій; а отъ Темника до Троицкосавска на 124 верстахъ, не требовалось почти никакихъ работъ.

Сумма, исчисленная на производство всѣхъ работъ, ограничивалась 250 тыс. руб. ассигн., съ окончаніемъ устройства дороги въ-продолженіе отъ трехъ до пяти лѣтъ, чрезъ мѣстныхъ обывателей, по наряду, съ платою одной трети денегъ противъ справочныхъ цѣнъ на каждое мастерство и выдачею казеннаго провіанта, крупы, мяса, винныхъ порцій и фуража. По встрѣтившейся въ-послѣдствіи надобности безотлагательно исправить существовавшій кругоморскій трактъ, требовавшій значительныхъ издержекъ, Медвѣдевъ предлагалъ устроить сначала, съ небольшими пожертвованіями не болѣе 12,500 руб. ассигн., одну коммерческую зимнюю дорогу по проектируемой имъ линіи для провоза купеческихъ кладей съ ноября мѣсяца по апрѣль. По новому направленію проѣздъ совершился бы отъ Култука до селенія Покровскаго, — 180 верстъ на саняхъ, вмѣсто прежняго пу-

ти, въ 308 верстъ; по старой кругоморской дорогѣ отъ Култука до Армакского селенія, и отъ села Покровскаго до Троицкосавка, на телѣгахъ — 90, вмѣсто 150 верстъ прежняго, тоже телѣжнаго пути, по-случаю никогда не выпадающаго тамъ снѣга. (\*)

Въ пользу необходимости устройства постояннаго и правильнаго сообщенія кругомъ Байкала и выгодныхъ послѣдствій майоръ Медвѣдевъ представлялъ весьма многія причины, а именно:

1) Непостоянство, затруднительность и, даже, опасность проѣзда по дорогѣ Хамаръ-Дабанской. Обыкновенный лѣтній путь по ней верхомъ былъ крайне медленъ; при ненастяхъ соединенъ съ большими остановками у горныхъ рѣчекъ, которые надобно перебродить, а при взъемахъ и спускахъ съ горныхъ крутинъ даже съ опасностію упасть въ прилегающія пропасти; зимній же, т.-е. до морестава, для купеческихъ кладей также былъ не удобенъ отъ глубокихъ снѣговъ, случающихся выногъ и дорожныхъ раскатовъ.

2) Неудобства отъ разнородности сообщеній съ Забайкальскимъ краемъ. Обыкновенный почтовый путь по Хамаръ-Дабанской дорогѣ служилъ только съ половины іюня, т. е. со времени очищенія дороги отъ снѣговъ, до конца декабря, или морестава; въ апрѣль же, маѣ и первой половинѣ іюня надобно было юздить чрезъ Тункинскую дорогу, отдаленнѣйшую и не менѣе трудную, куда переводились и почтовыя станціи. Нѣкоторые, особенно купцы, въ апрѣль, пока еще Байкалъ не совершенно очистился отъ льда, пробирались съ большою опасностію и пожертвованіями бере-

(\*) Зимняя коммерческая дорога по кругоморскому тракту была гораздо длиннѣе лѣтней почтовой, потому-что, значительною частию, проходила по течению рѣчекъ и по болотистымъ отложениемъ.

гомъ его между Култукомъ и Посольскомъ; — лѣтомъ же, съ юня по октябрь и ноябрь, переѣзжали Байкалъ на галютахъ, казенныхъ судахъ и судахъ купеческихъ, а зимою, пока море было твердо, льдомъ изъ станціи Лиственичной въ Посольскъ. Такимъ образомъ переправлялись и обозы съ товарами; но, кромѣ-того, для скорѣйшей доставки въ мѣста назначенія, они осенью, по прекращеніи судоходства, шли, съ величайшимъ трудомъ и за дорогую цѣну, и чрезъ Хамаръ-Дабанъ.

3) Столь разнородное сообщеніе съ Забайкальскимъ краемъ влекло за собою большіе казенные расходы, а именно: содержаніе трехъ почтовыхъ трактовъ, казенныхъ судовъ на морѣ и въ Иркутскъ адмиралтейской команды.

4) Отъ неудобства подобнаго сообщенія въ-особенности терпѣла кяхтинская торговля, ибо, чтобы успѣть своевременно переправить свои товары чрезъ Байкалъ, купцы должны были дѣлать невольныя уступки Китайцамъ для ускоренія размѣна; при переправахъ чрезъ море, отъ случавшихся весьма продолжительное время бурь, они теряли много времени и, наконецъ, отъ разныхъ остановокъ такого путеслѣдованія, опаздывали доставлять товары къ назначенному времени и терпѣли убытки.

5. Расходъ въ 250,000 р. асс., который майоръ Медвѣдевъ назначалъ для устройства новой дороги, онъ полагалъ возможнымъ возмѣстить, въ-продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, кромѣ устраненія значительныхъ издержекъ на исправленіе существовавшаго тракта, уничтоженіемъ нѣкоторыхъ почтовыхъ станцій, требовавшихъ до 50,000 р. асс. ежегоднаго расхода и уничтоженіемъ адмиралтейской команды и казенного судоходства, стоявшихъ, по своему содержанію, до 40,000 р. асс. въ годъ. Въ послѣдствіи впрочемъ состоялось предположеніе, чтобы устройство дороги отнести на счетъ процентнаго сбора, взимаемаго въ Кяхтѣ съ поступавшихъ въ пош-

лину денегъ (\*), прибавивъ къ положенному сбору по 1 коп. съ рубля на постройку Гостиного двора, еще по 1 коп. для дороги въ-продолженіе З лѣтъ.

6. Выгоды же отъ устройства постояннаго и одного пути заключались бы въ слѣдующемъ: а) въ сокращеніи дороги между Иркутскомъ и Кяхтою: лѣтней на  $\frac{1}{6}$ , зимней на  $\frac{1}{2}$  противъ существующей; б) тракты: чрезъ Хамаръ-Дабанъ, кругоморскій, отъ Посольского Монастыря до Верхнеудинска, и отъ Селенгинска до Кяхты вовсе уничтожались, а затѣмъ в) облегчалась дорожная повинность, сообщеніе становилось своевременно, мѣстная промышленность принимала извѣстное и правильное направленіе, въ-особенности расширялась торговля съ Китаемъ, распоряженія начальства могли быть сосредоточеннѣе; переправа ссыльныхъ, слѣдующихъ за Байкалъ на поселеніе и въ каторжную работу, производилась бы успѣшище и съ мѣньшими издержками, потому-что ссыльные не препровождались вокругъ моря, а чрезъ него, какъ выше замѣчено, путемъ неопределеннѣмъ; д) пустынныя берега Байкала могли быть заселены переводомъ военно-поселенцевъ изъ Сибирского, Аласакскаго и Оглокскаго селеній на старомъ кругоморскомъ трактѣ, гдѣ они терпѣли бѣдность; е) затруднились бы побѣги ссыльныхъ изъ Нерчинскихъ заводовъ, пробирающихся обыкновенно лѣтомъ берегомъ Байкала (гдѣ они питаются около рыбопромышленниковъ) и проч.

(\*) По указу 5 марта 1800 г., собиралось по 2 коп. съ старого пошлиннаго рубля за привозные товары въ пользу кяхтинскаго торга; а въ 1834 г., по положенію Комитета Министровъ, вѣльно взимать уже по 1 коп. съ новаго пошлиннаго рубля и производить сборъ этотъ не съ одной тарифной пошлины 1800 г., но съ прибавочныхъ на чай, опредѣленныхъ Высочайшимъ указомъ 11 февраля, и съ добавочныхъ пошлинъ, установленныхъ указомъ 11 ноября 1831 г., каковаго сбора и составлялась въ годъ значительная сумма, обращавшаяся въ процентахъ.

Проектированная Медвѣдевымъ дорога была, въ 1830 г., лично обозрѣна тогдашнимъ иркутскимъ губернаторомъ Цейдеромъ, который путешествіе свое совершилъ весьма скоро (въ 5 дней), несмотря на случившіеся тогда дожди, безъ всякихъ затрудненій, и отозвался о дорогѣ съ отлично-хорошой стороны.

Въ то же время Медвѣдевъ осматривалъ два новыхъ указанія дорогъ кругомъ Байкала: по рѣчкамъ Мишихѣ и Мантурихѣ. Первый изъ нихъ, по объявленію зайсана Чернорутскаго рода Арабдана Доржеева и по удостовѣренію главнаго тайши Селенгинскихъ Бурятъ, имѣлъ выгоду предъ Выдриною въ томъ, что мѣста по Мишихѣ болѣе сухи и покрываются снѣгомъ не глубже  $\frac{1}{2}$  арш. Пространство отъ вершины Мишихи на р. Удуңгу обитаемо Бурятами, и, наконецъ самый путь, идя удобными мѣстами, мимо Гусинаго озера, выходитъ прямо къ г. Селенгинску. Но Медвѣдевъ отозвался, что дороги эти, изъ которыхъ первая идетъ отъ р. Выдриной берегомъ Байкала 50 верстъ и потомъ по этой рѣчкѣ, чрезъ крутой и неудобный распадокъ гольца, откуда вытекаетъ Мишиха, а вторая, направляясь также берегомъ Байкала около 100 верстъ, пролегаетъ если не по гористой мѣстности, то весьма болотистой и тундристой, около 60 верстъ, до уроцища Ильменъ, гдѣ береть начало р. Мантуриха, длинище предположенной имъ: одна 50, другая 100 верстами, требуютъ излишняго устройства мостовъ и перевозовъ и, вообще, не представляютъ никакой особенной выгоды по мѣстоположенію.

Междугороднѣмъ, проектъ Медвѣдева встрѣтилъ сильную оппозицію въ новомъ предложеніи провести особую кругобайкальскую дорогу, слѣдованномъ кяхтинскимъ 1 гильдіи купцомъ Игумновымъ. При обозрѣніи генералъ-губернаторомъ Сулимою, лѣтомъ 1834 г., Забайкальскаго края, Игумновъ испрашивалъ разрѣшенія на проложеніе дороги, сначала для верховой Ѣзды, а потомъ, если не встрѣтится большихъ затрудне-

ній, и для санного пути и принималъ первоначальныя издержки на свой счетъ. Предположенный Игумновымъ путь былъ известенъ еще въ 1808 г., когда министръ коммерціи получилъ свѣдѣніе о невозможности проѣзжать въ повозкахъ по дорогѣ Хамаръ-Дабанской и, имѣя въ-виду нѣсколько проектовъ о дорогахъ кругомъ Байкала, назначилъ для осмотра всѣхъ ихъ комиссію , составленную изъ купца Трапезникова , крестьянина Щиряева и геодезиста Пшеницына. Первый въ-послѣствіи отказался по разнымъ причинамъ отъ участія и замѣненъ былъ инженеръ-поручикомъ Чертковымъ. Коммиссіею, между-прочимъ, былъ осмотрѣнъ и тотъ путь Шуленьги Чекурнаева, какой представлялъ въ-послѣствіи купецъ Игумновъ, хотя съ нѣкоторыми отступленіями въ мѣстности; по никакого заключенія въ пользу этой дороги не послѣдовало. Она, по свѣдѣніямъ Игумнова , имѣла слѣдующее направление: отъ г. Иркутска чрезъ селеніе Култукъ берегомъ Байкала къ устью рѣчки Хара-Мурина , мѣстностью , вошедшою въ проектъ майора Медвѣдева. Далѣе чрезъ хребетъ довольно большой высоты , распадкомъ отъ него , рѣчкою Лангатуемъ вверхъ до гольца Лангатуйскаго. На этомъ пространствѣ, весьма неудобномъ , при необходимости переходить рѣчку нѣсколько разъ въ бродъ , полагалось , сверхъ того нужнымъ сдѣлать 7 мостовъ , срыть мѣстами косогоры и очистить отъ камней береговыя отмели. Затѣмъ путь шелъ по горнымъ возвышенностямъ, Богоректуйской и Нукунъ-Дабанской , рѣчками Богоректуемъ , Нукунъ-Дабаномъ и Юнгуцукомъ , чрезъ Барскій хребетъ, довольно удобный къ переѣзду, на рѣчку Снѣжную ; вообще же отъ Мурина не предстояло , по мнѣнію Игумнова , большихъ затрудненій къ устройству дороги, хотя оказалось немногого болотистыхъ и гористыхъ мѣстъ. И, наконецъ, путь направлялся къ дорогѣ Хамаръ-Дабанской , на станцію Оглокскую , и по ней чрезъ гору Оглокскую къ станціи Темниковской ; отсюда , нѣсколько лѣвѣе , отлогимъ мѣсто-

положеніемъ чрезъ рѣчку Сурдумъ и падью рѣчки Ара-Торея къ Торейской вершинѣ и деревнѣ Капчераңкѣ, а затѣмъ обыкновеннымъ почтовымъ трактомъ до Троицкосавска. На разстояніи этомъ гора Оглокская и болотистыя мѣста отъ станціи Темникской до Торейской вершины требовали большихъ трудовъ и издержекъ, чтобы сообщеніе сдѣлать удобнымъ въ лѣтнее время. Всего же по дорогѣ Игумновской отъ Иркутска до Троицкосавска считалось примѣрно: лѣтомъ  $409\frac{1}{2}$  верстъ, зимою, по закрытіи Байкала, 354 вер.

Вследствіе настойчиваго ходатайства купца Игумнова о принятіи дороги его предпочтительно предъ Медвѣлевской, подкрепленнаго еще тѣмъ, что кяхтинское купечество (\*), равно Главное Правленіе Россійско-Американской Компаніи изъявляли готовность оказывать ему содѣйствіе денежнымъ вспоможеніемъ, вниманіе начальства обращено было на нее, тѣмъ болѣе, что здѣсь не требовалось издержекъ казны, а, между-тѣмъ, обѣщался скорый, беззатруднительный проѣздъ. Вскорѣ послѣдовали распоряженія къ содѣйствію Игумнову въ исполненіи его предпріятія. Убѣдительные поводы къ тому были: увѣренія Игумнова въ возможности устройства пролагаемой имъ дороги, гдѣ требовалось менѣе мостовъ и перевозовъ, чѣмъ на дорогѣ Медвѣдева, которая, кромѣ-того, имѣла большое препятствіе въ Выдринскомъ гольцѣ съ четырьмя подъемами и спусками. Этимъ доказывали превосходство, будто бы, ея предъ Медвѣлевской, хотя она оказывалась длиннѣе послѣдней. Въ ея же пользу говорили избытокъ, или, по крайнѣй мѣрѣ, достаточность средствъ къ исполненію предпріятія, потому-что Игумновъ находилъ (сначала) достаточнымъ для устройства зимняго санного и лѣтняго верховаго пути 33,000 р. асс., а лѣтняго экипажнаго

(\*) Иркутское же купечество, торгующее на Кяхтѣ, не выразило желанія содѣйствовать Игумнову.

не болѣе 200,000 р. асс., посредствомъ вольно-наемныхъ рабочихъ. По смѣтамъ же майора Медвѣдева требовалась гораздо большая сумма, и то чрезъ работу нарядомъ мѣстными жителями за уменьшеннуу цѣну. Такъ представлялъ Игумновъ и просилъ, чтобы не останавливали его дѣйствій, обѣщая безотлагательно открыть транспортный путь, устроить предварительно здѣсь зимовья для ночлеговъ при извѣстныхъ переходахъ и, даже, приглашалъ въ то же время перевести сюда почтовый трактъ. Дѣйствія его были весьма настоятельны, обѣщанія значительны.

Между-тѣмъ, Медвѣлевъ (подполковникъ тогда) опровергалъ съ своей стороны выгоду Игумновской дороги. Онъ доказывалъ, что во-первыхъ, она гораздо длиннѣе проектированной имъ, а именно: лѣтнимъ переѣздомъ на 60 и зимнимъ на 88 верстъ; во-вторыхъ, нѣкоторыя мѣстности ея, углубленныя между гольцами, какъ, напр., по рѣчкѣ Лангатую и далѣе, или заносятся глубокими снѣгами, или весьма болотисты; въ-третьихъ, бродъ чрезъ р. Сибирскую всегда опасенъ, а устройство моста или перевоза почти невозможно, по быстротѣ рѣчки, особенно при половодіи; въ-четвертыхъ, гористыя мѣста, начиная отъ Торейской вершины, занимаютъ до Байкала пространство гораздо большее; въ-пятыхъ, дорога его, Медвѣдева, представляетъ болѣе удобства къ населенности, направляясь лучшею мѣстностью, чѣмъ Игумновская, которая, притомъ, и не изслѣдована удовлетворительно; въ-шестыхъ, если торгующее на Кяхтѣ купечество желаетъ сдѣлать пожертвованіе для устройства кругобайкальского сообщенія, то, конечно, оно должно предпочесть ближайшій, менѣе затруднительный путь. Изъ донесеній прaporщика Строительного Отряда Путей Сообщенія Воропая и двухъ гражданскихъ чиновниковъ, обозрѣвавшихъ Игумновскую дорогу, также можно вывести невыгодное заключеніе о ней, подтверждавшее отзывъ Медвѣдева.

Поэтому встрѣченныя мѣстнымъ начальствомъ затрудненія въ предпочтеніи той или другой дороги были представлены, въ 1835 г., на благоусмотрѣніе Государя Императора. Высочайшее соизволеніе послѣдовало, чтобы, по сдѣланіи предложеннаго купцомъ Игумновымъ опыта провоза товаровъ зимнимъ путемъ по его дорогѣ, если будетъ успѣхъ, приступить къ устройству этого тракта чрезъ особую комиссию, а въ-противномъ-случаѣ предоставить той же комиссіи изслѣдоватъ оба тракта, Медвѣдева и Игумнова, избравъ послѣ того къ устройству менѣе затруднительный, но лучшій путь противъ дороги чрезъ Хамаръ-Дабанъ. Однакожь исполненіе этого отдалилось на пѣкоторое время, по несоглашенію кяхтинскихъ купцовъ въ выборѣ удобнаго времени для назначеннаго осмотра, а главное — по очевидной уклончивости ихъ, отказавшихся даже дать довѣренныхъ Медвѣдеву для назначеннаго осмотра обѣихъ дорогъ. Между-тѣмъ, они вошли къ г. генералъ-губернатору Восточной Сибири съ ходатайствомъ объ утвержденіи составленныхъ правилъ для устройства дороги Игумнова, на что и послѣдовало разрѣшеніе.

Пока шла обѣ этомъ продолжительная переписка, сдѣлано было обозрѣніе еще новой дороги кругомъ моря, указанной торгующимъ крестьяниномъ Жилкинскай волости Яковлевымъ. Яковлевъ объявилъ г. генералъ-губернатору, что ему известенъ съиздавна существующій путь промышленниковъ около Байкала по Тункинскому тракту, съ котораго нужно сдѣлать поворотъ въ горы, не доѣзжая крѣпости Тунки и переправясь чрезъ р. Иркутъ. Путь этотъ, хотя длиннѣе прочихъ, указываемыхъ разными лицами, но онъ весьма удобенъ для зимняго и лѣтняго проѣздовъ, требуетъ очень незначительныхъ издержекъ для устройства, и даже въ неустроенному состояніи, по немъ можно проѣхать въ телѣгахъ. Обозрѣніе этого нового пути возложено было на прaporщика Строительного Отряда Путей Сообщенія Ледантю, ко-

торый донесъ, что указываемая крестьяниномъ Яковлевымъ дорога проходитъ отъ Торской станціи на Тункинскомъ трактѣ ровнымъ, частію степнымъ, частію лѣснымъ пространствомъ до урочища Бульдурунъ, гдѣ находится одинъ только бродъ чрезъ рѣчку Маргасанъ; потомъ идетъ хрящеватыми горами, между которыми Хамаръ довольно затруднителенъ для проѣзда, до рѣки Тумусунъ и вверхъ по ней на Демидовъ голецъ съ пологимъ подъемомъ и спускомъ; далѣе падями, мѣстами съ крутыми, подъемами и спусками чрезъ незначительные, по высотѣ, гольцы Хунгуруловъ въ Зеринскій и рѣчки Большую и Малую Хунгурулы, Зеринги и Дурей до р. Хамнея на Хамнейской степи. Отъ Зеринского гольца до Хамнея открывается мѣстность сухая и обильная сѣнокосами, гдѣ свободно, какъ и чрезъ Зеринскій голецъ, проходятъ обозы казаковъ съ хлѣбомъ въ Кяхту. Наконецъ указанный путь пролегаетъ чрезъ р. Хамней, вверхъ по впадающей въ нее рѣчкѣ Илькѣ, до селенія Армакскаго и отъ него на почтовый трактѣ до станціи Торейской, по населеннымъ Бурятами мѣстамъ. Протяженіе всей дороги отъ Торской станціи до селенія Армакскаго 235 верстъ, отъ Армака до Кяхты 157, отъ Торы же до Иркутска 150, — слѣдовательно всего 542 вер. Ледантю вывелъ заключеніе о дорогѣ Яковлева, по сравненію ея съ другими проектируемыми, что, она хотя имѣла несравненно лучшую и удобную мѣстность, требовавшую менѣшихъ трудовъ для устройства, но съ другой стороны представляла невыгоды въ большемъ протяженіи, несократимости ея въ зимнюю пору, когда бываетъ проѣздъ чрезъ море, и въ уклоненіи отъ главнаго сообщенія съ Забайкальскимъ краемъ.

По описанію, мѣстность эта имѣла большое сходство съ тою, которая, въ 1824 г., была обозрѣваема землемѣромъ Лосевымъ.

Окончательное заключеніе какъ объ этой дорогѣ крестья-

нина Яковлева, такъ и о дорогахъ подполковника Медвѣдева и почетнаго гражданина Игумнова, наконецъ возложено было, въ 1836 г., на прибывшаго въ Иркутскъ инженеръ-полковника Богданова. Богдановъ же, получивъ это порученіе отъ генераль-губернатора въ августѣ мѣсяцѣ, въ сентябрѣ уже донесъ, что, по-случаю выпавшаго снѣга на гольцахъ, окружающихъ рѣчки Мурину, и Выдрину и послѣдовавшаго оттого половодія въ горныхъ рѣчкахъ, онъ нашелъ затруднительнымъ дѣлать осмотръ пролегавшимъ тутъ дорогамъ, а вмѣсто того, чтобы безъ упущенія времени открыть удобнѣйшую дорогу кругомъ Байкала, онъ совершилъ путь отъ Посольского монастыря берегомъ Байкала до устья р. Мишихи, потомъ вверхъ по ней и впадающей въ нее рѣчку Мишихинскую Россоху, да-лѣе отлогимъ подъемомъ до вершины хребта горъ, прилежащихъ къ лѣвой сторонѣ рѣки Темника, и, спустясь къ Темнику, переправился чрезъ него и, затѣмъ, распадкомъ рѣчки Асатуя, чрезъ поселье Рябово и Боргойскую степь, прибылъ въ Усть-Кяхту. Осмотрѣнное имъ пространство Богдановъ призналъ совершенно удобнымъ для устройства не только коммерческой, но и почтовой большой дороги, которой лѣтнее направленіе должно быть отъ Иркутска чрезъ селеніе Култукъ берегомъ Байкала до устья рѣчки Язовки, 220 верстъ, а отъ Язовки по означеннымъ выше мѣстамъ до Кяхты, 170 верстъ, — всего 390 верстъ, изъ которыхъ между Култукомъ и Выдриною 84 версты и между Кяхтою и посельемъ Рябовымъ 90 верстъ принадлежать къ Игумновской и Медвѣдевской дорогамъ. Зимнее же направленіе должно быть отъ Язовки чрезъ Байкалъ до Лиственичной станціи, 50, а всего изъ Кяхты въ Иркутскъ 280 верстъ. По мнѣнію Богданова, указываемый имъ новый путь не требуетъ значительныхъ издержекъ на устройство, которое можетъ ограничиться вырубкою лѣса, корчеваніемъ пней и разравниваніемъ земли; а проложить просѣку въ ту же осень уже изъявили готовность селенгинскіе инородцы

бесплатно. Но торгующее на Кяхтѣ купечество отказалось даже отъ участія по сдѣланному ему предложенію Богдановымъ къ осмотру этой дороги, изъявивъ, притомъ, неудовольствіе на дѣйствія его, и выразило рѣшительную мысль, что оно принимаетъ издержки на устройство только Игумновской дороги, а не какой либо другой.

По пути, указываемому Богдановымъ, находилось 39 переправъ чрезъ рѣчки различной ширины (\*), изъ которыхъ чрезъ Темникъ, Переемную и Выдрину онъ полагалъ устроить перевозы, чрезъ Мишиху мостъ въ 20 сажень, съ однимъ устоемъ по срединѣ ея, гдѣ находится островъ, а на остальныхъ—мосты незначительной длины, до 10 сажень. Сырыхъ болотистыхъ мѣстъ считалось 4 версты 430 сажень; способныхъ къ осушенію горныхъ возвышенностей, между которыми хребетъ Конъ болѣе всѣхъ имѣлъ подъема и спуска, около 5 верстъ, и, кромѣ-того, встрѣчались косогоры, каменистая россыпи и утесистая мѣста, удобныя къ разработкѣ. Устройство дороги предполагалось производить посредствомъ ссыльныхъ преимущественно и, частію, нарядомъ изъ обычавтелей, въ-продолженіе 2 лѣтъ и съ издержками во все это время до 400,000 руб. асс. Въ пользу устройства постоянной кругоморской дороги Богдановъ представлялъ, кромѣ указанныхъ уже Медвѣдевымъ, слѣдующія соображенія: безпрепятственное, въ-случаѣ надобности, движение войскъ за Байкалъ, выгодную перевозку казенныхъ и частныхъ тяжестей, быстрое движеніе кяхтинской торговли, отчего сумма, платимая за перевозку товаровъ, могла бы уменьшиться до 20,000 руб. асс. въ годъ, облегченіе

(\*) Изъ нихъ 17 по берегу Байкала, чрезъ рѣчки: Осиповку, Бѣлозеровку, Половинную, Курковочную 1, Култуцкую, Переемную, Курковочную 2, Шестопариху 1, Шестопариху 2, Селенгинскую, Дуриху, Анносовку, Курковочную 3, Осиновку, З Выдрину.

земской повинности въ-отношениі содержанія дорогъ и почтовыхъ станцій ; въ послѣднемъ отношеніи могло быть выгодаы болѣе 22,000 руб. асс. ежегодно и проч. Сумму 400,000 руб. асс. предполагалось позаимствовать изъ кредитныхъ установлений и покрыть, кромѣ сбереженій отъ выгоднѣйшей перевозки предметовъ казенныхъ , взиманіемъ пошлины съ товаровъ , подлежащихъ таможенному сбору. При этомъ полковникъ Богдановъ , развивая свои предположенія до малѣйшихъ подробностей , проектировалъ устройство всего главнаго сообщенія Сибири проведеніемъ желѣзной дороги, обративъ личную дорожную повинность жителей въ денежную ; преимущественно онъ указывалъ на необходимость соединенія желѣзною дорогою Кяхты съ Троицкосавскомъ.

Наконецъ, въ исходѣ сентября и началѣ октября того же года, спорные кругоморскіе тракты были осмотрѣны полковникомъ Богдановымъ и довѣренными отъ кяхтинскаго купечества. (Игумновъ же отъ проѣзда по дорогѣ Медвѣдевской отказался). Результаты обзора съ той и съ другой стороны были различны : Богдановъ доказывалъ неудобства Игумновской дороги , затруднительность и даже совершенную невозможность устройства ея, особенно по рѣчкѣ Лингатую; напротивъ довѣренные опровергали достоинства дорогъ Медвѣдевской и Богдановской предъ предлагаемою Игумновымъ. Во всѣхъ дѣйствіяхъ съ обѣихъ сторонъ , кромѣ разногласія въ мнѣніяхъ , основанныхъ на одиѣхъ только настойчивыхъ сужденіяхъ для защиты собственныхъ предположеній , обнаруживалось и личное неудовольствие ; въ-особенности же это было выражено купцомъ Игумновымъ , а за нимъ и кяхтинскимъ купечествомъ, на которое онъ имѣлъ, повидимому, большое вліяніе, пользуясь общимъ довѣріемъ.

Въ такомъ неразрѣшенномъ положеніи дѣло объ устройствѣ кругобайкальскихъ дорогъ оставалось еще годъ , находясь только въ перепискѣ между начальствомъ и кяхтин-

скимъ купечествомъ, решительно отзывавшимся, что оно не принимаетъ никакой другой дороги, кроме Игумновской, которую оно упорно признавало болѣе выгодною и удобною для провоза своихъ товаровъ. Наконецъ Высочайше утвержденный Комитетъ для разсмотрѣнія преположеній бывшаго генералъ-губернатора Восточной Сибири генералъ-лейтенанта Броневскаго нашелъ необходимымъ возложить, въ концѣ 1837 г., на вновь прибывшаго генералъ-губернатора въ Восточную Сибирь, генералъ-лейтенанта Руперта, безотлагательное разсмотрѣніе всѣхъ бывшихъ по сему предмету предположеній и сдѣлать окончательное заключеніе.

Генералъ-лейтенантъ Рупертъ, усматривая, что разрѣшеніе вопроса о предпочтеніи той или другой изъ предлагаемыхъ дорогъ заключается въ положительному опредѣленіи того, которая изъ нихъ меныше заключаетъ подъемовъ и спусковъ и, слѣдовательно, менѣе представляетъ препятствій для провоза тягостей, счѣль болѣе полезнымъ, независимо отъ поверхностныхъ и, во-всякомъ-случаѣ, пристрастныхъ наружныхъ обозрѣній, пронивеллировать всѣ три указываемые пути. Съ этою цѣлію онъ назначилъ въ 1838 г., особую экспедицію, подъ начальствомъ инженеръ-майора Латраверса, изъ офицеровъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія: капитана Журавлева, поручика Штукенберга, подпоручика Пауфа и Строительного Отряда прапорщика Ледантю. Экспедиція должна была окончить свои дѣйствія въ лѣто того же года.

Майоръ Латраверсъ прежде всего обратился къ той общей идеѣ, какая господствовала во всѣхъ проектахъ проведенія кругобайкальскихъ дорогъ, именно къ сближенію Кяхты съ Иркутскомъ, тогда-какъ всѣ прочія части Забайкальского края оставались въ соображеній вѣ-отношеніи выгода сообщенія съ этимъ обширнымъ краемъ, и нашелъ подобное направление не соответствующимъ цѣли общаго развитія страны. Равнымъ образомъ, разсмотрѣвъ мѣстность, составляющую Бай-

кальскія горы, онъ находитъ, что вѣтвь ихъ, распространяющаяся отъ Култука , т. е. отъ южной оконечности Байкала къ сѣверо-востоку , прорѣзывается съ южной стороны продольною глубокою долиною , гдѣ протекаетъ рѣчка Темникъ . Долина эта, послѣ параллельного направленія съ Байкаломъ на протяженіи 100 верстъ, круто поворачиваетъ къ юго-востоку и оканчивается въ Тамчинской степи , примыкающей къ Селенгѣ ; затѣмъ и кряжъ Байкальскихъ горъ , по мѣрѣ приближенія къ той степи , понижается , огибая теченіе Темника , соединившагося съ Селенгою въ 45 верстахъ выше города Селенгинска , и оканчиваясь рѣчкою Улунгою , впадающею въ Темникъ съ восточной стороны , недалеко отъ Тамчинской степи . Здѣсь то , минуя Темникъ и наибольшія высоты Байкальскихъ горъ , надобно было , по мнѣнію Латраверса , искать болѣе удобныхъ проходовъ къ морю , какъ это и оказалось въ дѣйствительности .

Обозрѣвъ и изслѣдовавъ во всѣхъ подробностяхъ спорныя направленія кругобайкальскихъ дорогъ , Латраверсъ отвергъ удобство ихъ и предложилъ изысканный имъ новый путь , по указаніямъ втораго тайши Селенгинскихъ Бурятъ . Направленіе этого пути было слѣдующее : отъ того мѣста , куда перенесенъ городъ Селенгинскъ онъ идетъ обширною долиною , перерѣзываемою незначительными возвышенностями отъ горнаго кряжа , пролегающаго между Селенгою и Чикоемъ , до Тамчинской степи , гдѣ огибая Гусиное озеро и проходя сухимъ ущельемъ Убырь-Муртэ , отрогомъ Темникскихъ горъ и долиною рѣчки Аро-Муртэ , выходитъ въ обширную падь р. Удунги . Далѣе долиною рѣчки Хацартуя , впавшей съ лѣвой стороны въ Удунгу , дорога постепенно достигаетъ до вершины хребта послѣдней линіи горъ , окружающихъ Байкалъ , и , слѣдя этимъ направленіемъ , спускается къ Байкалу недалеко отъ устья рѣчки Ивановки и въ 18 верстахъ отъ устья р. Мишихи .

Путь этотъ, по выводамъ майора Латраверса, оказывался выгоднѣйшимъ по сравненію со всѣми остальными, ибо при подъемѣ онъ не шелъ въ горы, а открытою поверхностью, гдѣ склонъ его могъ быть сдѣланъ по произволу. Здѣсь, по естественному положенію, менѣе предстояло опасностей отъ бурь и мятелей, также менѣе разливовъ рѣчекъ, паденіе снѣга не столь глубоко, спускъ съ хребта по Хацартуйской долинѣ нечувствителенъ, а хотя по Муртейскому хребту подъемъ и спускъ круты, но они могли быть улучшены, по обширности распадка. Долины Хацартуйская и Улунгинская весьма способны къ проведенію удобной дороги; болотистыя мѣста находились на незначительномъ пространствѣ въ долинѣ Хацартуѣ, которые, при прорубкѣ просѣки, легко могли быть осушены; каменистыхъ косогоровъ и розсыпей почти вовсе неѣтъ, а главное — здѣсь уже не существуетъ линіи гольцовъ, столь затруднительныхъ.

Междудѣмъ, какъ по проектируемымъ дорогамъ гг. Медведевымъ, Богдановымъ и Игумновымъ представлялось несравненно болѣе невыгодъ: узкія ущелья между горъ, недозволяющія дать болѣе удобнаго направленія дорогѣ, крутые косогоры, частыя переправы чрезъ горныя рѣчки, иногда по мѣстамъ опаснымъ, разрушительная и мгновенная быстрота водъ, глубокіе снѣга въ падяхъ, переѣздъ чрезъ два кряжа горъ между Байкаломъ и Темникомъ и этою послѣднею рѣчкою и Джидою. Въ-особенности г. Латраверсъ опровергалъ всякое удобство и всякую выгоду дороги Игумновской, которая, по заключенію его, сравнительно съ прочими, имѣя болѣе мѣстныхъ затрудненій, кромѣ того идетъ верстъ на 20 болотами, возвышающимися надъ Байкаломъ на 3,000 фут. и лѣтомъ непроходимыми, какъ это оказалось и на самомъ дѣлѣ. Наконецъ онъ доказывалъ, что устройство дороги этой не упрочивало бы еї продолжительного существованія. Основательность такихъ выводовъ майоръ Латраверсъ подтверждалъ сдѣлан-

ными имъ вычисленіями при нивеллированіи длины горныхъ склоновъ. Изъ данныхъ нивеллировки усматривается, что на дорогѣ Игумновской подъемовъ и спусковъ въ горахъ 20, каждый длиною отъ 175 до 715 сажень, а при соединеніи двухъ склоновъ по Лангатуйскому голыцу и хребту Байронскому отъ 727 до 770 сажень, всего же болѣе 12 верстъ; по дорогѣ Медвѣдевской подъемовъ и спусковъ 12, длиною отъ 150 до 840 сажень, и одинъ подъемъ на Выдрицкой голецъ, состоя изъ 6 склоновъ, заключаетъ 1,963 сажени, а всего около 10 верстъ; наконецъ по дорогѣ Богданова 11 спусковъ и подъемовъ отъ 86 до 652 сажень каждый, или вообще, болѣе 6 верстъ.

Самая большая возвышенность означенныхъ дорогъ надъ нижнимъ горизонтомъ земли въ разныхъ пунктахъ оказалась слѣдующая, по вычисленіямъ Латраверса: Игумнова  $605^3/_{10}$ , Медвѣдева  $608^5/_{10}$ , Богданова  $479^2/_{10}$  и Латраверса  $459^2/_{10}$  сажень.

Сравнивая между собою протяженіе различныхъ сообщеній Иркутска, Кяхты и Верхнеудинска, выходитъ, что, по проекту майора Латраверса, оно менѣе: въ лѣтнее время, противъ Игумновской дороги — 144 верстами, Медвѣдевской 25 верст., Богдановской 91 верст.; въ зимнее время, противъ Игумновской 314 верст., Медвѣдевской 113 верст., въ Богдановской 111 верст.; выгода во времени при провозѣ одной и той же опредѣленной тяжести по тѣмъ же сообщеніямъ составляла: въ лѣтнее время, противу дороги Игумнова  $8^{95}/_{100}$  дней, Медвѣдева  $1^8/_{10}$  и Богданова  $4^4/_{40}$  дня; въ зимнее — противъ первой дороги  $18^4/_{10}$  дней, второй  $6^2/_{10}$  и третьей  $5^4/_{10}$  дней. Собственно же для купеческихъ транспортовъ, движущихся между Кяхтою и Иркутскомъ, выгоднѣйшій путь въ лѣтнее время оказывался Медвѣдевскій, а въ зимнее Латраверса, по льду рѣками Темникомъ и Селенгою до Усть-Кяхты.

Кромѣ-того, Латраверсъ, разсуждая о состояніи судоход-

ства на Байкалъ, находилъ направление его отъ Лиственничной станціи къ Посольскому монастырю неправильнымъ и не соответствующимъ мѣстности, потому-что здѣсь длиненъ перѣездъ, 110 верстъ, чрезъ озеро. Подверженный вліянію вѣтровъ, онъ часто бываетъ непостояненъ и весьма продолжителенъ. У Посольска нѣтъ удобной пристани, тогда-какъ, если бы перѣездъ этотъ могъ существовать прямо изъ Лиственничной въ Переемную рѣчку, на 35 верстъ, онъ значительно бы сократился, совершаясь быстрѣе, подвергаясь притомъ менышему вліянію противныхъ вѣтровъ, и имѣлъ въ устьѣ р. Переемной отлично удобную гавань, что также упрочивало бы существованіе новаго кругоморскаго тракта.

На устройство вѣ-продолженіе пяти лѣтъ предполагаемой дороги Латраверсъ опредѣлялъ сумму въ 1,000,000 р. асс., которая могла бы покрыться съ процентами на нее, вѣ-теченіе 20 лѣтъ сборомъ съ вѣса провозимыхъ между Кяхтою и Иркутскомъ купеческихъ товаровъ, по  $18\frac{4}{10}$  к. съ пуда, на основаніи слѣдующаго примѣрного расчета. Вообще, вѣ-теченіе года по всемъ трактамъ, зимнему, лѣтнему и осеннему, чрезъ Хамаръ Дабанъ провозилось товаровъ 400,000 пудовъ на сумму провозной платы 625,875 руб. асс.; по новой же дорогѣ издержки эти простирались бы только до 372,750 руб. Слѣдовательно, купечество пріобрѣтало выгоды 253,125 руб. ежегодно и, за уплатою по  $18\frac{4}{10}$  к. съ пуда, или 73,590 руб., оставалось бы вѣ сбереженіи 179,534 рубли 20 копѣекъ.

Проектъ майора Латраверса былъ принятъ и одобренъ генераль-губернаторомъ Восточной Сибири, который, представивъ его, въ юлѣ 1839 года, въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, полагалъ принять исчисленную сумму на счетъ казны или же на счетъ пошлиннаго сбора съ промѣниваемыхъ на Кяхтѣ товаровъ, съ возвратомъ отъ наложенія акциза на провозимые товары, и ходатайствовалъ, для приведенія его вѣ исполненіе, учредить подъ вѣдѣніемъ его особое управление,

по-примѣру учреждаемыхъ, при значительныхъ работахъ, по вѣдомству Путей Сообщенія.

Еще въ 1838 году, когда экспедиція Латраверса приступила къ своимъ дѣйствіямъ по обозрѣнію кругобайкальскихъ трактовъ, управлявшій тогда Иркутскою губерніею статскій совѣтникъ Пятницкій представилъ г. генералъ-губернатору миѣніе свое о проведеніи дороги берегомъ Байкала отъ Култука прямо до Посольска, не уклоняясь нигдѣ въ горы. Главными основаніями къ предпочтенію своей линіи онъ полагалъ: невыгоду какого бы то ни было сообщенія чрезъ горы отъ глубины падающаго тамъ снѣга, который бываетъ отъ 3 до 5 аршинъ, отъ ранняго выпаденія снѣга и продолжительнаго пребыванія его, особенно въ гольцахъ, отъ неоднобразности путеслѣдованія, смотря по экипажамъ по проходимой мѣстности; уклоненіе сообщенія съ остальною главною частію Забайкальскаго края и удобство проведенія дороги берегомъ Байкала. Такъ-какъ мысль г. Пятницкаго не была новою, потому-что еще въ 1820 году этотъ берегъ Байкала былъ осмотрѣнъ, по распоряженію тогдашняго генералъ-губернатора Сперанскаго, инженеръ-капитаномъ Батеньковымъ, то Латраверсъ не принялъ ее, опровергнувъ тѣмъ только, что путь здѣсь далеко уклоняетъ сообщеніе Иркутска съ Кяхтою, именно лѣтомъ на 208 верстъ, а зимою на 158 верстъ, противъ проектируемой имъ дороги.

Однакожь, несмотря, на это, статскій совѣтникъ Пятницкій составилъ подробный проектъ проведенія дороги по берегу Байкала отъ Култука до Посольска и въ 1841 году представилъ его г. генералъ-губернатору. Г. Пятницкій писалъ, что съ 1825 года онъ, по порученію тогда бывшаго генералъ-губернатора, обозрѣвалъ берегъ Байкала и нашелъ его удобнымъ для дороги. Онъ не оставлялъ этой мысли и изыскивалъ всѣ средства пріобрѣтать новыя свѣдѣнія какъ объ этой, такъ и другихъ мѣстностяхъ и убѣдился въ выгодахъ

проведенія береговой дороги. Результаты бывшихъ обозрѣній Байкальского берега и сдѣланная чиновникомъ Савинскимъ нивеллировка его, а также отзывы инженерныхъ офицеровъ, составлявшихъ изъясненные выше проекты, вели къ заключенію, что Байкальскій берегъ отъ Култука до Посольска представлялъ несомнѣнно выгодныя условія для проложенія пути. Мѣстоположеніе здѣсь преимущественно ровное, безъ большихъ возвышенностей; грунтъ земли глинистый, песчаный и хрящеватый; удобства къ осѣдлой жизни при устьяхъ большихъ рѣчекъ, впадающихъ въ Байкалъ, гдѣ есть возможность существовать и земледѣлю, не говоря уже о другихъ родахъ промышленности, и, наконецъ о томъ, что были подъ рукою всѣ нужные матеріалы: строевой лѣсъ, камень, песокъ и проч. Хотя означенная дорога и отдала лѣтнее сообщеніе съ Кяхтою, противъ дороги Игумновской и чрезъ Хамаръ-Дабанъ, слишкомъ на 200 верстъ, но зато напротивъ съ Верхнеудинскомъ и другими главными мѣстами Забайкалья сближала на 126 верстъ. Значительная разность въ-отношениі Кяхты выкупалась удобствомъ и беззатруднительностью сообщенія во всякое время года, что составляетъ больше выигрыша во времени проѣзда, здѣсь по пути болѣе длинному, нежели по дорогамъ чрезъ горы, представляющія множество разныхъ препятствій къ скорому пересѣзу; зимнюю же дорогу г. Пятницкій полагалъ оставить ту же самую, какая существуетъ и нынѣ.

На устройство всей дороги, съ возведеніемъ вновь 8 почтовыхъ домовъ, 10 значительныхъ и 40 мѣньшихъ мостовъ и 7 перевозовъ, полагалось имъ достаточнымъ 95 тыс. руб. сер. Расходъ этой суммы распредѣлялся на три главные разряда: а) собственно на устройство дороги на разстояніи 218 верстъ 62 тыс. руб., б) на постройку почтовыхъ домовъ 8 тыс. руб. и в) на устройство мостовъ, обрубовъ и перевозовъ 20 тыс. руб.; а затѣмъ остальные 5 тыс. руб. предназначались на заготов-

леніе нужныхъ инструментовъ и на выдачу содержанія тѣмъ лицамъ, которыя будутъ завѣдывать работами. Обработку дороги по низкимъ и топкимъ мѣстамъ полагалось произволить въ-видѣ шоссе не шире 2 саженъ, а въ мѣстахъ, гдѣ грунтъ земли дозволитъ обойтись безъ гати или насыпи, дорогу можно расширить на 3 сажени и болѣе; мосты дѣлать на свинкахъ, ибо по каменистому и хрящеватому грунту земли постройка мостовъ на сваяхъ невозможна, а притомъ мосты должны дѣлаться на такихъ только рѣчкахъ, которыя опасны къ проѣзду при половодіи; перевозы устроить на карбасахъ, гдѣ мѣстность представляетъ возможность, или же, гдѣ этого нельзя, на паромахъ. Окончательное устройство дороги предполагалось произвѣсть къ 1845 году и нужную на это сумму употребить на счетъ доходовъ Кяхтинской Таможни или же позаимствовать ее изъ тѣхъ же доходовъ, съ уплатою безъ процентовъ, изъ земской повинности, въ трехлѣтія, съ распределеніемъ на равныя части въ каждый годъ, по смытѣ о земскихъ повинностяхъ по губерніи.

При этомъ проектѣ статскій совѣтникъ Пятницкій указывалъ и на другой удобный путь кругомъ Байкала, осмотрѣнныи имъ самимъ по свѣдѣніямъ, доставленнымъ тункинскими Бурятами, которыя обыкновенно проѣзжаютъ на верховыхъ лошадяхъ изъ крѣпости Тунки до Ургедуевскаго пограничного караула на разстояніи 50 или 60 верстъ. Путь этотъ, начинаясь въ прямомъ направленіи отъ Тунки на югъ, идетъ верстъ 15, ровною мѣстностью, чрезъ бурятскія кочевья и пашни, потомъ до ключа Кужимура, также верстъ 15, чрезъ хребетъ, называемый Бухаты, способный къ проведению дороги по качеству почвы и открытой мѣстности; далѣе до Ургедуевскаго караула, остальное пространство тянется чрезъ четыре горныя возвышенности, болѣе значительны гольцы Кужимурскій и Ургедуевскій, гдѣ хотя и есть мѣста каменистые, но разбор-

наго камня, а большою частию грунтъ земли, хрящеватый и песчано-глинистый, обѣщаетъ удобную дорогу.

Путь этотъ въ необработанномъ состояніи своею представляеть несравненно лучшій проѣздъ, по отзыву г. Пятницкаго, нежели обработанная дорога чрезъ Хамаръ-Дабанъ, а также Игумновская и прочія дороги, потому особенно, что зимою выпадающіе здѣсь снѣга не бываютъ глубже  $1\frac{1}{2}$  арш., по вершинамъ же горъ и по открытымъ плоскостямъ гораздо менѣе. Впрочемъ и этотъ путь чрезъ Тунку не заключалъ въ себѣ всѣхъ удобствъ къ устройству и всегдашнему незатруднительному сообщенію; къ тому же онъ оказывался и невыгоднымъ по большому протяженію своему сравнительно съ прочими путями, ибо отдалъ сообщеніе Кяхты съ Иркутскомъ на 200 верстъ, а съ Верхнеудинскомъ на 360 верстъ; наконецъ и содержаніе его стоило бы гораздо дороже.

Надобно удивляться одному, почему, при невозможности проѣзда весною чрезъ Хамаръ-Дабанъ, по-причинѣ глубокихъ снѣговъ, почтовый трактъ шелъ съ апрѣля мѣсяца по юнь, до времени вскрытия Байкала, чрезъ Тунку и составлялъ тяжкій и опасный пересѣздъ узкою падью, гдѣ течетъ рѣчка Земчугъ, которую надобно было перебродить болѣе 25 разъ, между-тѣмъ, какъ подлѣ было гораздо удобнѣе сообщеніе. Очевидно, что оно осталось скрытымъ местными жителями отъ Русскихъ, пролагавшихъ дорогу изъ Тунки на границу.

Но изложенный здѣсь проектъ статского совѣтника Пятницкаго о дорогѣ изъ Култука въ Посольскъ остался безъ послѣдствій, также какъ и проектъ Латраверса не имѣлъ никакого успѣха. Положеніемъ Комитета Гг. Министровъ, состоявшимся 19 марта 1840 года Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ предоставить купечеству окончить устраиваемую имъ дорогу кругомъ Байкала на свой счетъ, назначивъ на это еще двухгодичный срокъ, и если, по истеченіи его, дорога эта окажется на самомъ опытѣ не-

удобною къ проѣзду во всякое время, тогда уже распоря-  
диться объ устройствѣ другой на счетъ казны. Основаніемъ  
къ этому распоряженію послужили въ Министерствѣ Финан-  
совъ полученные свѣдѣнія, что въ зиму 1838—1839 года  
провезено по купеческой дорогѣ значительное количество то-  
варовъ съ пониженною провозною цѣною противъ прежняго  
и что можно достигнуть окончательного устройства ея къ  
удобному проѣзду и лѣтомъ.

По истеченіи назначенаго времени произведенъ былъ  
осмотръ дороги Игумновской лѣтомъ 1843 года, особо коман-  
дированными чиновниками: офицеромъ Строительного Отряда  
Путей Сообщенія, гражданскимъ чиновникамъ и депутатомъ  
отъ кяхтинскаго купечества, которые нашли, что дорога отъ  
Култука до селенія Торейскаго, по удобству проѣзда, можетъ  
быть раздѣлена на три части: одну—отъ селенія Култука до  
рѣчки Мурина, берегомъ Байкала, 54 версты, болѣе устроен-  
ную; другую—отъ Мурина до рѣчки Сиѣжной 64 версты, ме-  
нѣе устроенную. Обѣ онѣ, хотя удобны для лѣтняго проѣзда,  
но только верхомъ, а для безостановочнаго пути возможны  
лишь будутъ тогда, когда учредятся переправы чрезъ рѣчки;  
для лѣтняго же экипажнаго пути нужно еще сдѣлать во мно-  
гихъ мѣстахъ осушку болотъ, срѣзать крутые подъемы и спу-  
ски, выравнять самую дорогу, расширить и очистить ее отъ  
камня, также сдѣлать мости и перевозы на нѣкоторыхъ рѣч-  
кахъ. Третья часть дороги, 66 верстъ, отъ рѣчки Сиѣжной  
до Торейскаго селенія, проведенная по равнинамъ, имѣю-  
щимъ болотистый грунтъ земли, не имѣеть никакого устрой-  
ства и лѣтомъ для проѣзда верхомъ весьма трудна; да же  
отъ селенія Капчеранки, до котораго былъ незначительный  
удобный перѣездъ отъ селенія Торейскаго, путь идетъ суще-  
ствующимъ почтовымъ трактомъ. Между-тѣмъ въ-слѣдствіе  
какъ представленнаго генералъ-губернаторомъ Восточной Си-  
бири проекта полковника Латраверса объ устройствѣ кругобай-

кальской дороги, а также бывшихъ предположеній Комитета, Высочайше учрежденного для начертанія общаго плана сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній въ Имперіи, Государь Императоръ, въ видахъ улучшения сообщенія между Кяхтою и Нижнимъ-Новгородомъ, повелѣть соизволилъ (въ началѣ 1844 года): устроить кругобайкальскую дорогу отъ Иркутска до Кяхты по направленію, избранному въ 1838 году, особою экспедиціею инженеровъ, предоставивъ генералъ-губернатору составить подробное предположеніе, основанное на мѣстныхъ способахъ и соображеніяхъ, какимъ образомъ привести это въ исполненіе, во сколько времени, какая потребуется на это издержка и откуда она почерпнута быть можетъ. Генералъ-лейтенантъ Рупертъ далъ отзывъ, что издержки, потребныя на устройство упомянутой дороги въ количествѣ 257,143 руб. сер., по проекту Латраверса, могутъ быть отнесены на счетъ Кяхтинской Таможни, а самыя работы можно произвести вольнонаемными рабочими и частію арестантами въ-течение пяти лѣтъ. Въ-слѣдствіе такого отзыва признано было болѣе удобнымъ и полезнымъ соединить съверную часть проведенной дороги купцомъ Игумновымъ съ южною частію Хамаръ-Дабанского почтоваго тракта; а устройство кругобайкальской дороги, по проекту Латраверса, оставлено до времени, пока опытъ не укажетъ дѣйствительной въ томъ надобности, о чёмъ и состоялось въ 1847 году Высочайшее повелѣніе. Такимъ образомъ существовавшій почтовый трактъ отъ селенія Култука до Снѣжной станціи закрытъ, съ уничтоженіемъ четырехъ станцій: Слюденской, Шибетской, Шебутуйской и Снѣжной, а въ замѣнъ на Игумновской дорогѣ учреждено пять станцій: Утуликская, Хара-Муринская, Лангатуйская, Нуkenъ-Дабанская и Снѣжная. Самое сообщеніе открыто въ 1850 году. На постройку же новыхъ почтовыхъ домовъ, пяти большихъ мостовъ чрезъ рѣки Талую, Безъименную, Утуликъ-Муринъ и Снѣжную и на испра-

вленіе дороги употреблена незначительная сумма; но зато и сообщеніе по этой дорогѣ производится по настоящее время только верхомъ.

Къ-сожалѣнію, надобно сказать, ожиданія правительства отъ удобства Игумновской дороги не оправдались. Она оказалась далеко несоответствующею цѣли своего назначенія ибо, по обозрѣніямъ, произведеннымъ въ послѣднее время некоторыми чиновниками, найдено, что дорогу можно признать удобною для проѣзда только Барскимъ хребтомъ, въ началѣ отъ Сиѣжной станціи. Далѣе же она находится почти въ натуральномъ состояніи, и ежели мѣстами проведены канавы для стока воды и большіе камни очищены съ дороги, то это весьма небольшія исправленія сравнительно съ тѣми болотами, едва проходимыми на незначительное пространство, какія встрѣчаются далѣе до Кендобулайской станціи, особенно отъ рѣчки Нуkenъ-Дабанъ, и розсыпями камней, еще требующими большой очистки. Отъ Кендобулайской станціи, чрезъ голецъ Лангатуйскій, до спуска къ рѣчкѣ Лангатую, падью того же имени, дорога, на разстояніи верстъ 13, сколько болотиста, столько же и камениста, и представляетъ проѣздъ не только неудобный и крайне медленный, но даже опасный при спускахъ съ крутизною, покрытыхъ грудами острыхъ камней. Повидимому, и здѣсь не полагалось своевременно прочнаго основанія дорогѣ, а если было устройство ея, то очень недостаточное. Остальное же пространство къ Лангатуйской станціи, имѣя грунтъ земли болѣе твердый, удобнѣе для проѣзда и устроено гораздо удовлетворительнѣе, хотя также въ настоящее время требуетъ исправленій. И, наконецъ, къ станціи Муринской дорога сносна на половину только, именно до хребта Домашняя Грива, далѣе котораго она болотиста и проросла кореньями деревъ, весьма затрудняющихъ путь. Вообще пространство почтоваго тракта находится болѣею частію въ дурномъ состояніи и для проѣзда лѣтомъ тре-

буетъ еще не малаго устройства, особенно осушенія болотъ и срытія крутыхъ каменистыхъ подъемовъ и спусковъ; мосты, устроенные чрезъ рѣчки еще во время проведенія пути и съ того времени не исправлявшіеся, совершенно приходять въ разрушеніе. Изъ нихъ весьма немногіе по рѣчкѣ Лангатую, сдѣланыя съ болѣшею прочностію, возможны для проѣзда и могутъ существовать еще нѣсколько времени. Построенные въ 1849 году большиe мосты по рѣчкамъ Талой, Безъименной, Утулику, Снѣжной и Мурину находятся также въ полуразрушенномъ состояніи, отъ бывшаго въ 1851 году наводненія, а мостъ чрезъ рѣчку Утуликъ вовсе уничтоженъ, и, кромѣ-того, тѣмъ же наводненіемъ снесены мосты чрезъ рѣчки Старую Култушную, Перешеекъ, Пахабиху, Слюденку, Большую и Малую Бабки, Большой и Малый Суксувъ, Элькусунъ, устроенные еще при проведеніи дороги купечествомъ. Наконецъ далѣе, въ дорогѣ этой важное препятствіе къ прочному устройству ея встрѣчается въ пространныхъ Кимницкихъ болотахъ, обойти которыхъ нельзя ни съ одной стороны. Кимницкія болота образуютъ совершенно безлѣсную, пространную, чрезвычайно влажную и однимъ мхомъ покрытую площадь, возвышенную надъ Байкаломъ на 3,000 футовъ; толщина слоя мха, лежащаго на камennомъ грунте по направленію линіи дороги, протягивающейся по болотамъ на 20 верстахъ, не превышаетъ трехъ футовъ; вода, вытѣсняемая изъ недръ земли, просачивается на поверхность площади и вбирается мхомъ. Осушить этого болота нельзя, и потому проѣздъ по нему возможенъ только въ зимнее время. Такимъ-образомъ, изъ всего этого видно, что путь, проложенный кругомъ Байкала купцомъ Игумновымъ, какъ въ самомъ началѣ не обѣщаѣтъ удобнаго сообщенія, такъ и въ настоящее время оказывается неблагонадежнымъ.

При тѣхъ топографическихъ и климатическихъ условіяхъ, въ которыхъ находится местность его, не только

этотъ путь , но и всѣ прочіе , проектировавшіеся гг. Медвѣдевымъ , Богдановымъ и Латраверсомъ по тому же направлению Байкальскихъ горъ , не могутъ служить постояннымъ сообщеніемъ въ-продолженіе цѣлаго года , сколько бы на это ни было употреблено трудовъ и издержекъ , какъ это увидимъ изъ слѣдующихъ соображеній . Озеро Байкалъ представляется , какъ огромная котловина , замкнутая со всѣхъ сторонъ горами , болѣе или менѣе возвышенными . Геогностическое строеніе горъ у южной части Байкала и въ-особенности частое нахожденіе трахита , свидѣтельствуютъ о волканическомъ образованіи горъ , съ которыми въ связи и образованіе самаго озера , представляющаго собою какъ бы провалъ или жерло потухшаго волкана . Всякій , бывшій у береговъ Байкала , ясно понимаетъ , что озеро составляло центръ переворота , что геологическая катастрофа была наисильнѣе у озера , и что дѣйствіе подземныхъ силъ успокоивалось по-мѣрѣ удаленія отъ береговъ Байкала . Поэтому у береговъ его , при впаденіи рѣчекъ , горы ихъ , окаймляющія , прихотливѣе формами , спуски круче ; сами рѣчки , прыгая по обломкамъ , съ болѣшею быстротою несутъ свои воды въ общій огромный резервуаръ . Эти же рѣчки , принявъ въ низовьяхъ своихъ множество ключей , въ весеннее полноводіе , дѣлаютъ перебѣздъ чрезъ нихъ близъ устій невозможнымъ . Зимою тѣ же рѣчки кипятъ . Явленіе это объясняется тѣмъ , что подземная ключевая вода , прижимаясь въ руслахъ промерзшихъ рѣчекъ , поднимаетъ ледъ и разливается по немъ , что повторяется всю зиму , и образуетъ огромныя наледи , не растаявающія до половины іюня .

Всѣ эти препятствія были хорошо приняты при подробномъ и дѣльномъ обозрѣніи кругобайкальскихъ дорогъ майоромъ Латраверсомъ , который именно старался доказать всѣ высказанныя нами неудобства и въ избѣженіе ихъ проводить свой путь , какъ можно болѣе берегомъ Байкала , уклоняясь

отъ него въ горы, когда онъ уже утрачиваютъ свой грозный характеръ.

Но по всѣмъ даннымъ, пріобрѣтеннымъ наукою и опытомъ, береговыя дороги, при подобныхъ, какъ береговая Байкальская дорога, климатическихъ и топографическихъ условіяхъ, также не всегда представляютъ необходимыя удобства. Въ настоящемъ случаѣ, мы уже имѣемъ въ виду множество рѣчекъ, впадающихъ въ Байкалъ, чрезъ которыя должны быть устроены постоянные мосты. Опытъ показалъ, что устройство такихъ мостовъ, при бурности рѣчекъ этихъ, неизменно и даже, на нѣкоторыхъ изъ нихъ, невозможно; потому же самому невозможно и содержаніе перевозовъ. Кроме-того, большія пространства, состоящія изъ слабаго грунта земли, требуютъ устройства гатей, поддержаніе которыхъ составитъ большой трудъ и значительный расходъ. Наконецъ, вѣтры, дующіе постоянно съ противоположной стороны Байкала и производящіе бури и мятели, также должны служить важнымъ препятствіемъ къ сохраненію дороги тутъ въ прочномъ видѣ. Если же присоединить ко всему этому невозможность здѣсь, по свойству холоднаго климата, неудобству местоположенія и качеству почвы, существованія постояннаго народонаселенія, необходимаго для оживленія и поддержанія сообщенія на столь значительномъ пространствѣ, то мы должны притти къ рѣшительному заключенію о сказанныхъ неудобствахъ береговой дороги. Что же, наконецъ, было причиною, что всѣ новѣйшіе изъискатели дорогъ стремились проводить ихъ или берегомъ Байкала, или по сѣверо-восточной сторонѣ линіи горъ? Почему они не обратились къ путямъ далѣе къ юго-западу, гдѣ, какъ видно, также они были указываемы? Это объясняется очень просто. Всѣмъ казалось, что главнымъ условіемъ выгодности каждого сообщенія относительно къ известному пункту должна быть возможная краткость его. Къ этому и стремились всѣ, забывая,

что краткость тогда только полезна, когда она соединена и съ другими выгодными условіями, чего о дорогахъ проектировавшихся, гг. Медвѣлевымъ, Богдановымъ, Латраверсомъ и, въ-особенности, Игумновымъ нельзя сказать. Притомъ, имъ представлялось почему-то, что проведение дороги по ту сторону Байкальскихъ горъ невозможно, или, правильнѣе, на возможность этого ими повидимому, не было вовсе обращено вниманія. А, между-тѣмъ, крутизы, ущелья, болота, каменные розсыпи, горные потоки и проч., представляютъ въ подобныхъ возвышеностяхъ цѣлый рядъ препятствій, тогда-какъ, по-мѣрѣ удаленія отъ озера, всѣ стороны окружающей его мѣстности принимаютъ менѣе суровый характеръ; крутые возвышенности исчезаютъ, а вмѣстѣ съ ними и сама природа является въ другомъ видѣ. Таковы именно Байкальскіи горы, и только въ обходѣ главныхъ возвышеностей надобно искать вѣрнаго пути. Хотя и было дѣлаемо нѣсколько указаній подобныхъ путей, но, по разнымъ причинамъ и, въ-особенности, кажется, по отдаленности своей отъ главнаго заселенія, они оставлены безъ послѣдствій. Даже ученые инженеры, тщетно трудившіеся надъ осуществленіемъ своихъ идей, не хотѣли взглянуть на сообщенія эти, устройство которыхъ стоило бы, быть-можеть, гораздо менѣе труда и давно уже, вѣроятно, было бы приведено въ исполненіе.

Наконецъ, нынѣшнее главное начальство Восточной Сибири, усматривая непрочность сообщенія съ Забайкальскимъ краемъ, посредствомъ существующихъ нынѣ путей, обратилось къ изслѣдованію новыхъ по юго-западнымъ покатямъ Байкальскихъ горъ, именно тамъ, где слѣдовало искать пути эти. Вслѣдствіе сего, по приказанію г. генералъ-губернатора Восточной Сибири Николая Николаевича Муравьевъ, возложено было, въ 1853 и 1854 годахъ, на топографовъ производство съемки кругобайкальскихъ дорогъ, по указаніямъ мѣстныхъ жителей, и на этомъ основаніи изслѣдованы двѣ дороги: одна

— отъ Тункинской Степной Думы до Цакирского караула, а другая отъ деревни Тибильской до караула Чежинского, и, кромѣ того, дорога отъ Тункинской Степной Думы чрезъ с. Максимовское въ городъ Иркутскъ. Всѣмъ этимъ дорогамъ составлены подробные топографические планы. Сказанныя двѣ кругобайкальскія верховыя дороги, сколько можно судить изъ собранныхъ свѣдѣній и разсмотрѣнія плановъ, имѣютъ надъ нынѣ существующею почтовою верховою дорогою отъ селенія Култуksкаго до станціи Аласакской слѣдующія преимущества: 1) устройство переправъ чрезъ рѣки представляетъ несравненно менѣе затрудненій; 2) подъемы и спуски съ горъ не такъ круты; 3) снѣга не такъ глубоки; 4) значительныхъ болотъ нѣтъ; 5) не подвержены зимою снѣжнымъ заваламъ; 6) не подвержены весною неотвратимымъ случайностямъ отъ измѣненія стока воды, чрезъ что безопасны отъ промоинъ, и 7) почти половинное разстояніе дорогъ заселено.

По всѣмъ этимъ причинамъ, помянутыя дороги могутъ быть обращены въ телѣжный и хороший зимній путь легче и съ несравненно мѣньшими издержками, чѣмъ нынѣшняя почтовая верховая дорога. Что касается до дороги отъ города Иркутска чрезъ селеніе Максимовское въ Тункинскую Степную Думу, то путь этотъ, при открытіи сообщенія съ Забайкальскою областью, по вновь изслѣдованнымъ дорогамъ, имѣть ту важность, что, минуя Култукъ, сократить общее разстояніе отъ Иркутска до г. Троицкосавска и другихъ важныхъ пунктовъ Забайкалья. Не менѣе важно и то, что отъ него останутся въ сторонѣ: чрезвычайно гористая и каменистая дорога отъ деревни Мотской до Култука, и рѣчки Быстрыя, устройства чрезъ которыхъ переправъ весьма затруднительно. Но пути эти еще не приведены въ совершенную известность и окончательного выбора котораго-либо изъ нихъ не сделано; однакожъ, можно надѣяться на это въ непродолжи-

тельномъ времени, при постоянной заботливости начальства объ упроченіи сообщенія съ Забайкальемъ. Противъ необходимости такого сообщенія не можетъ быть никакого возраженія, при возрастающей важности Забайкальского края, какъ въ-отношениі торговомъ, такъ и административномъ и при неблагонадежности сообщенія чрезъ Байкалъ. Неблагонадежность эта уже извѣстна, исключая того, что переездъ на казенныхъ судахъ замѣненъ нынѣ частнымъ пароходствомъ, котораго существованіе нельзя считать прочнымъ; между-тѣмъ, мѣстныя препятствія къ однообразному и правильному сообщенію съ Забайкальемъ въ-продолженіе года нисколько не измѣнились: остались тѣ же разные и невѣрные пути.

**А. Мордвиновъ,**  
Чл.-С.

# КАРТА КРУГО Байкальскихъ дорогъ

# Объяснение красокъ.

- Стар. верховная дор. на Чамарг-Дадань.

— Дорога верх. по караулам на Китайской гр.

— Чучинова

— Вновь отысканные пути.

— Прожктъ дор. маюра Ламтраверса.

— Полж. Боданова.

— Медведевъ.

