

Источники и литература:

1. Архангельская область. Экономико-географическая характеристика. Архангельск, 1967.
2. Архангельской области 65 лет. Статистический сборник. Архангельск, 2002.
3. Атлас реки Северной Двины по изысканиям, произведенным в 1858, 1859 и 1860 годах инженер штабс-капитана А.Василевского. СПб., 1861. Ч.I. Общие карты.
4. Карта реки Северная Двина. От города Великий Устюг до Архангельска. Архангельск, 1985.
5. Куратов А.А. Метрология России и Русского Севера. Архангельск, 1991.
6. Народное хозяйство Архангельской области в двенадцатой пятилетке. Статистический сборник. Архангельск, 1991.
7. Памятная книжка Архангельской губернии на 1912 год. Архангельск, 1912.
8. Регионы России: Архангельская область в цифрах. 1996. Краткий статистический сборник. Архангельск, 1996.
9. Список судов речного флота по переписи 1916-17 гг. Бассейн р. Северной Двины. М., 1919.
10. Справочная книга по внутренним водным путям Северного бассейна. Архангельск, 1929.
11. Трофимов П.М. Очерки экономического развития Европейского Севера России. М., 1961.

Горынцев Д.Л.

ПРОБЛЕМА СОЕДИНЕНИЯ ПЕРМЬ-КОТЛАССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С ЛАЛЬСКИМ ПОЧТОВЫМ ТРАКТОМ

Строительство Пермь-Котласской железной дороги в конце XIX века позволяло решать многие вопросы, связанные с развитием экономики страны, но вместе с тем создавало немало проблем Вологодскому губернскому правлению. Одна из самых серьезных – изменение маршрута почтовых сообщений между Великим Устюгом и Сольвычегодском – неоднократно рассматривалась на заседаниях губернского распорядительного комитета. Инициатором обсуждения этой проблемы стало губернское почтово-телеграфное управление. Суть проблемы сводилась к тому, что существовавший к тому времени маршрут доставки почты по Устюгскому торговому, а затем по Сольвычегодскому почтовому трактам с перевозом через Северную Двину под Ускорьем (Усть-Курьем) до Тулубьева был довольно длинным и затратным¹. С постройкой новой транспортной магистрали появилась возможность существующий маршрут заменить новым. Для этого планировалось выстроить от берега Малой Северной Двины в районе устья Сухоны и Юга прямой тракт до железнодорожной ветки.

При проектировании нового тракта ставилась задача выстроить его быстро и как можно дешевле, поскольку суммы дорожного капитала распре-

делялись на все дорожные объекты уезда. В целях должного экономического эффекта предполагаемая дорога должна была быть прямой, и в то же время связывать максимально возможное количество деревень как на правом, так и на левом берегу Малой Северной Двины. Однако вести строительство по прямой линии не предоставлялось возможным по ряду причин:

- низкий, вязкий левый берег Двины с заливными лугами;
- создание новых перевозов наряду с действующими;
- болотистые почвы как на правом, так и на левом берегу;
- большой угол крутизны правого коренного берега;
- желание связать этим трактом максимально возможное число деревень;
- возможность соединения с уже построенными и эксплуатируемыми проселочными трактами;
- выход на населенные пункты, в которых находятся земские и почтовые станции для обмена корреспонденции;
- сведение к минимуму строительства мостов и водопропускных труб через лесные речки.

Обсуждая возможные варианты организации переправки почты и корреспонденции, начальник Ярославского почтово-телеграфного округа в своем отношении от 18 декабря 1896 года за №23095 приложил чертеж конечного участка Пермь-Котласской железной дороги в пределах Вологодской губернии, где предложил возможное соединение железной дороги с Сольвычегодским почтовым трактом в четырех вариантах через Устюгский торговый тракт:

I вариант: по Устюгскому торговому тракту, далее от почтовой станции Ускорье через Северную Двину до деревни Жернаково (Котлас).

II вариант: Шипицыно – Нарадцево – переправа через Двину – деревня Петрухинская (Котлас). Этот вариант плох был тем, что от Шипицыно до берега путь проходил по низменному, топкому месту, крайне неудобному для проезда.

III вариант: Посегово – Новинки – переправа через Двину – Осокорье – Тараканово. Далее дорога на протяжении 12 верст шла параллельно железнодорожной ветке на Котлас.

IV вариант: Синегга – Вандыши – Малетино – переправа через Двину – погост Зосимо-Савватиевской церкви – Горка – Бутырево – Терехино – Тихонино – железнодорожная станция Савватия².

Последний вариант начальник Ярославского почтово-телеграфного округа, а также губернатор считали наиболее приемлемым, поскольку от железнодорожной станции Савватия можно было продолжить дорогу до деревни Воробинской на Лальском земском тракте, в которой находилась земская ямская станция. Кроме того, от означенного населенного пункта можно было устроить дорогу в северном направлении до деревни Чесноково, а далее – до Сольвычегодска, с соединением находящихся по пути

деревень. На предварительном рассмотрении этого варианта в губернском распорядительном комитете губернатор предложениями от 5 февраля 1897 года за №2987 и №2988 поручил сольвычегодскому и устюгскому уездным исправникам выяснить подробно и предоставить обстоятельные данные и заключение по вопросам:

1. Возможно ли учредить почтовую станцию в деревне Воробинской и далее к Сольвычегодску, в каких именно пунктах, и насколько выгодно будет таковое учреждение для казны и местного населения.

2. Если возможно осуществление этого предложения, то могут ли быть без затруднений найдены конкуренты по сдаче в содержание новых почтовых станций.

3. Не представится ли на практике каких-либо особых неудобств и лишений от принятия настоящей меры для населения, живущего в районах существующей грунтовой дороги от Синегодской почтовой станции до Сольвычегодска³.

В представленных 3 марта 1897 года отзывах устюгский и сольвычегодский исправники доложили:

1. Учреждение почтовой станции в деревне Воробинской, а также станции от Воробинской к Сольвычегодску возможно. Первая станция будет находиться в Воробинской, вторая – в Чесноково.

2. Конкуренты по сдаче в содержание новых почтовых станций могут быть без затруднений найдены в указанных или близлежащих деревнях.

3. Каких-либо особых неудобств в указанных деревнях и лишений от принятия настоящей меры для населения не будет⁴.

Прямое расстояние от Воробинской до Чесноково составляет 22 версты, от Чесноково до Сольвычегодска – 24 версты. Местность, по сообщениям исправников, песчаная, наполовину луг, весной заливаемый водой. Дорогу пересекают речки Лименда, Калчуг и Ватса. Через Ватсу перекинут мост, который разбирается до спада весеннего половодья на Вычегде.

В отдельном рапорте от 9 марта 1897 года за №466 устюгский исправник указывал, что дорога от Синегги до железнодорожной станции Савватия идет «частью деревнями, частью полями», а около самой станции Савватия – лесом. Грунт почти на всем протяжении твердый, за исключением «нескольких самых незначительных сыроватых мест». Вблизи деревни Заухтомье (15 верст от Синегги) болотистое место на протяжении до 2 верст. Для его преодоления местные жители сделали выстилку жердинником. Ширина дороги около леса составляет 3 сажени, а на остальном маршруте – от 1½ до 2 сажени. Почти вся дорога идет ровным местом. Возвышения представляют берег реки Двины (4-5 сажени в высоту), подъем от реки к погосту Зосимо-Савватиевской церкви (1,5 сажени в высоту), далее за деревней Горка две небольшие рядом стоящие горы образуют между собой ложбину, через которую устроен мост, а близ деревни Бутырево подобную же ложбину образуют два подъема. Единственный мост через речку Ух-

томка за деревней Тихонино не препятствует переезду во время весеннего паводка, так как, по свидетельству жителей деревни, вода не поднимается до моста. Кроме этого, как отмечал исправник, под Савватиевским погостом через Двину существует перевоз на больших лодках, который может быть устроен с удобством, поскольку берега реки в этом месте не вязкие, а каменисто-песчаные. Дно реки такое же, а потому при летнем спаде воды есть возможность с удобством подъехать к самой воде в экипаже. Осуществление этого варианта пути доставки почты из Великого Устюга в Сольвычегодск считалось невозможным только весной, во время сплошного ледохода на Двине⁵.

Экономические расчеты при проектировании дороги осуществлял помощник главного инженера губернского земского дорожно-строительного бюро Рубаковский. По его смете значилось: «устройство дорожного полотна 3266 руб. 07 коп., планировка дороги 3415 руб. 62 коп., вырубка леса для установленной ширины дороги (путь проходит лесом на протяжении 5970 саж.) и выкорчевка пней на полосе шириной 8 саж. – 5781 руб. 20 коп., выкопка кюветов на всем протяжении дороги 10725 руб. 04 коп., подвозка песку и рассыпка с укатанием 4125 руб. 02 коп., прорытие канала в 1000 саж. длины для осушения болота – 3359 руб. 80 коп., постройка мостов и труб – 3659 руб. 24 коп. Итого 34331 руб. 99 коп.»⁶.

В качестве дополнительного варианта Рубаковский рассчитал возможность проведения дороги от Великого Устюга до станции Суоловка, что находится в 43,5 верстах от уездного города. В этом случае дорога была бы проложена «через местности незаселенные и болотистые, летом непроходимые»⁷. Учитывая это обстоятельство, путь до станции Савватия представлялся более дешевым.

8 ноября 1897 года в редакционно-ревизионную комиссию Велико-Устюгского уездного земского собрания поступило предложение соединить Пермь-Котласскую железную дорогу с Устюгом не через железнодорожную станцию Савватия, а через станцию Луза⁸. Если дорогу через эту станцию строить дальше в восточном направлении, то можно соединить Лузу с Лальском. Причиной данного предложения было желание удовлетворить нужды торгово-промышленных кругов, а также почтово-телеграфного ведомства. К тому же слишком больших затрат на устройство этой дороги не требовалось, так как она соединится с уже действующим Лальским почтовым трактом. Подчеркивалось, что если Устюгское уездное собрание откажется от строительства дороги на станцию Савватия, то оно сэкономит почти 35000 рублей прямых предполагаемых затрат, а также 2000 рублей ежегодно на организацию и содержание нового перевоза через Двину у погоста Зосимо-Савватиевской церкви⁹. В случае начала строительства дороги на Лузу перевоз через Двину должен был осуществляться под Устюгом. Кроме этого, при осуществлении данного проекта предоставлялась возможность протянуть вдоль дороги телеграфную ли-

нию. Место пересечения телеграфной линии с Малой Северной Двиной также выгодное, поскольку в этом месте река не такая широкая, и кабель можно прокладывать не по дну реки, а через воздушные опоры¹⁰.

Проблемой последнего варианта стала существенная разница в расстояниях. Предполагаемая дорога от Устюга до станции Савватия составляла 45 верст, а от Устюга до Лузы – 67 верст. Но поскольку «лишние» 22 версты проектируемого пути должны были пройти по уже выстроенным дорогам, это вызывало не удорожание, а наоборот, удешевление дороги. Кроме того, в целях сокращения дорожных расходов по расчетам получалось так, что Лальский почтовый тракт пересекал Пермь-Котласскую железную дорогу не точно на станции Луза, а в 11 верстах от нее в сторону Котласа. Это уже требовало непосредственно в точке пересечения строительства полустанка для обмена корреспонденцией и посадки пассажиров. В понимании Велико-Устюгской уездной управы, это не составляло большой проблемы, так как решалась более серьезная задача: соединение Лальска с Сольвычегодском, Яренском и Усть-Сысольском¹¹.

11 ноября 1898 года член редакционно-ревизионной комиссии Велико-Устюгского уездного земского собрания А.А.Смолин пытался привлечь внимание депутатов к этой проблеме, так как, по его мнению, крестьянам и почтосодержателям будет невыгодно проезжать от тракта до Лузы лишние 11 верст, что обойдется общими затратами заинтересованных сторон в 10000 рублей ежегодно. Кроме того, нет выгоды тянуть телеграфный кабель на те же самые 11 верст¹².

15 ноября 1898 года гласные Велико-Устюгского уездного земского собрания А.С.Петухов, С.М.Прянишников, Ф.К.Попов и А.С.Работинский выразили свое мнение в отношении последнего вопроса. Если в точке пересечения Лальского почтового тракта с железной дорогой устраивать полустанок, то необходимо привести этому весьма веские доказательства, ибо Министерство путей сообщения без таковых доказательств не станет рассматривать данный вопрос: невыгодно в 11 верстах от одной железнодорожной станции устраивать другую¹³.

Кстати, еще на заседании уездного земского собрания в начале 1898 года было высказано предложение начать строительство двух подъездов к железной дороге Котлас-Вятка: и к станции Савватия, и к станции Луза. Первенство в данном случае получило строительство дороги от Устюга до Лузы. Для этого непосредственно из губернского дорожного капитала в том же году выделили 10000 рублей. Устройство дороги на Савватию предполагалось осуществлять за счет сумм специального дорожного капитала¹⁴.

В процессе строительства дороги на Лузу неожиданно возник интересный юридический казус. Почетный потомственный гражданин Иннокентий Егорович Шестаков, постоянно проживавший в Лальске, предложил Велико-Устюгской уездной управе уступить навсегда и безвозмездно при-

надлежавшую ему полосу земли в Целяковской волости под дорогу, которая должна была соединить точку пересечения Пермь-Котласской железной дороги с новой дорогой и станцию Луза. При этом дорога обязательно должна пройти через деревни Клобукино, Озерную, а также обойти большие горы, находящиеся вблизи деревень Нижнее Сухарино, Осметановская, Верхнее Овсянниково и Ивашево. В этом заключался интерес не только заявителя, но и населения означенных деревень. Если эти условия уездная управа не выполнит – договор о безвозмездной передаче полосы земли стоимостью в 1200 рублей заявитель расторгает. Проект этого варианта строительства дороги рассчитывался по изысканиям г. Андреева, а также члена Вологодской губернской управы инженера Д.А.Ильина¹⁵.

В пользу строительства новой дороги высказались также крестьяне деревни Зманово Талецкой волости: Дмитрий Евдокимов, Василий, Антип и Ефим Бутаковы «с подписавшимися товарищами так же деревни Знамова в числе 12 лиц», которые направили 4 августа 1899 года свои предложения в Велико-Устюгскую уездную управу. Крестьяне утверждали, что они очень хорошо знают местность по которой пройдет тракт Устюг – Лальск через станцию Луза, и для понижения затрат на строительство с удовольствием предложили свою помощь. По их наблюдениям, между Городецкой и Трошкинской земскими станциями напрямую находятся три «завышенных» угора, а также мосты через речку Ямшицу возле деревни Коробково и речку Талицу в двух местах (рядом с деревней Талицы и между деревнями Талицы и Трошинской). Чтобы не тратить средства и время на сравнение угоров, крестьяне предложили «сделать отворот с Лальского тракта в левую сторону по направлению от г. Устюга по зимнему пути». Для этого, не доводя до деревни Коробово две версты, нужно вести дорогу около пяти верст другой местностью до выхода ее на новый тракт за деревней Трошинской в расстоянии одной версты, где нет ни угоров, ни болотистых мест, и не требуется строительства дополнительных мостов¹⁶.

Взвесив все обстоятельства, в 1900 году уездная управа приступила к строительству дороги, соединяющей Великий Устюг с Лальским почтовым трактом, с организацией перевоза через Малую Северную Двину чуть ниже устья Юга и Сухоны. Обустройство дороги заняло два года. В 1902 году сообщение до пересечения тракта с железной дорогой было установлено¹⁷.

Предложение крестьян деревни Зманово осталось без внимания властей, так как дорога до них не дошла. Такая же участь постигла предложение И.Е.Шестакова. Причиной этого стало строительство дороги от места пересечения до станции Луза параллельно железнодорожной ветке. От устья Сухоны и Юга для развития сообщения между деревнями по правому берегу Малой Северной Двины жители местных деревень проложили проселочный тракт. Между деревнями Кобыльниково и Горковская (Абакумово) лесная тропа отворачивала в лес и напрямую выходила к железнодорожной станции Савватия.

В настоящее время дорога по правому берегу Малой Северной Двины от деревни Кузино благоустроена до уровня грунтовой дороги. Деревни Кобыльниково и Горковская (Абакумово) ныне не существуют. Дорога на Савватию проходит мимо этих бывших деревень и имеет статус дороги районного значения. От Савватии к деревне Воробинской благоустроенной дороги так и не сделали. Она была проложена и эксплуатировалась как лесная дорога для вывоза леса с делянок в середине XX века.

На станцию Луза, кроме бывшего Лальского почтового тракта, из Великого Устюга можно попасть по другим, более дальним дорогам – через Усть-Алексеево или Кичменгский Городок. И в заключение следует сделать вывод, что в XX веке мечта об устройстве основных дорог, имеющих пересечение с кировской железнодорожной веткой и связывающих оставшиеся на карте деревни, была реализована.

¹ Уткин А.Н. Почтовый тракт Сольвычегодского уезда в XIX веке // Двинская земля. Вып.4. Вельск, 2005. С.67.

² Великоустюгский центральный архив. Ф.6. Оп.1. Д.930. Л.2об.-3.

³ Там же. Л.3об.-4.

⁴ Там же.

⁵ Там же. Л.5-5об.

⁶ Там же. Л.10-10об.

⁷ Там же. Л.10об.

⁸ Там же.

⁹ Там же. Л.11об.

¹⁰ Там же. Л.13-13об.

¹¹ Там же. Л.12об.

¹² Там же. Л.13об.-14об.

¹³ Там же. Л.15-15об.

¹⁴ Там же. Л.10об.

¹⁵ Там же. Л.28-28об.

¹⁶ Там же. Л.24-24об.

¹⁷ Великоустюгский центральный архив. Ф.Р-587. Оп.2а. Д.16.

Елькин А.Ю.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ И ПРОМЫШЛЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КОМИ АВТОНОМНОЙ ОБЛАСТИ (1921-1941 ГОДЫ)

Образование Коми автономной области произошло в 1921 году. Вхождение в конце 1920-х годов Коми области в Северный край сопровождалось включением в область Печорского уезда Архангельской губернии, с территорией в 94456,2 кв. км и населением 18689 человек (по переписи