

С.А. Сафронов

**Развитие системы речного транспорта
Восточной Сибири в годы
Столыпинской аграрной реформы (1906–1917 гг.)**

S.A. Safronov

**Development of River Transport System
in the Eastern Siberia
during P.A. Stolypin Reform (1906–1917)**

Рассказывается о работе Общего совещания о путях сообщения в Иркутске в 1906 г., мерах правительства П.А. Столыпина по улучшению судоходства на ряде рек Сибири: Чулыме, Ангаре, Селенге, Подкаменной Тунгуске и озере Байкал, стремлении ряда чиновников и общественных деятелей России перестроить Обь-Енисейский канал и создать сеть других каналов, которые водным путем соединяли бы Сибирь и Европейскую Россию.

Ключевые слова: Столыпинская аграрная реформа, речной транспорт, Восточная Сибирь, судоходные каналы, пароходы, колонизация.

Аграрная реформа П.А. Столыпина оказала значительное влияние на развитие системы речного транспорта Восточной Сибири. В период покорения Сибири русскими первопроходцами реки являлись практически единственными путями сообщения. Позднее их значение стало уменьшаться в связи с постройкой грунтовых дорог, а после пуска в эксплуатацию Сибирской железной дороги и вовсе снизилось. Тем не менее благодаря меридиональному направлению сибирские реки начали выполнять роль подъездных путей к Транссибирской магистрали. На их стыке стали быстро развиваться такие торгово-промышленные и транспортные центры, как Омск, Новониколаевск, Красноярск и Иркутск. В период Столыпинской реформы начали предприниматься попытки комбинирования рельсовых путей с речными. Данное направление требовало возвращения сибирским рекам самостоятельного значения, что, соответственно, вызывало необходимость развития речного транспорта, который, в свою очередь, выгодно отличался от железнодорожного относительной дешевизной. К тому же, как указывалось выше, заселение Сибири шло по рекам, на берегах которых и в годы аграрной реформы П.А. Столыпина находилось «преимущественное сосредоточение населения», а от этих прибрежных населенных пунктов расходились «колесные дороги, как подъездные пути, из более отдаленных районов» Сибири.

The author illustrates activity of the General Meeting about means of communication in Irkutsk in 1906, measures of the P.A. Stolypin's government on an improvement of navigation on a number of Siberian rivers: Chulym, Angara, Selenga, Stony Tunguska and lake Baikal, aspiration of some Russian officials and public figures to reconstruct Ob-Yenisei Channel and to create network of other channels which waterway would connect Siberia and European Russia.

Key words: P.A. Stolypin agrarian reform, river transport, Eastern Siberia, navigable canals, steamships, colonization.

Большое влияние на развитие судоходства на реках Восточной Сибири оказало Общее совещание о путях сообщения в Сибири в Иркутске в 1906 г. На этом совещании рождались грандиозные проекты улучшения и развития сибирского судоходства. Например, в отношении бассейна Енисея здесь были намечены следующие планы: 1) открыть пароходное движение выше Минусинска до впадения в Верхний Енисей реки Хамсары, что, соответственно, помогло бы сближению монгольских рынков с Сибирской железной дорогой и Северным морским путем, а также колонизации Усинского пограничного округа и развитию горнопромышленности. Для этих целей предлагалось: а) провести исследования и съемки верхнего течения Енисея от д. Каптеровой до впадения Хамсары в Бэй-Кэм (правый приток Енисея); б) сделать «обстановку и расчистку судового хода Енисея от Минусинска до Большого порога и выше его»; в) произвести «обход Большого порога шлюзованным каналом или железнодорожным путем легкого типа, смотря по тому, какой способ обхода по ближайшему исследованию окажется наиболее целесообразным». Совещание признало, что развитие здесь судоходства носило «общегосударственное значение»; 2) изыскать возможности использования «для топлива залежей каменного угля по Нижнему Енисею»; 3) исследовать Индыгинскую косу, Осиновский порог и «некоторые иные затруднительные места Нижнего Енисея» с це-

лю «улучшения их судоходных условий, обстановки значительного протяжения фарватера указательными знаками»; 4) окончательно расчистить Казачинский порог и произвести «расчистки Шиверской шиверы»; 5) расчистить «землечерпанием» некоторые перекаты Среднего Енисея, «особенно Сорокинского переката и Минусинской протоки»; 6) устроить в Красноярске «зимовочный затон речной гавани»; 7) произвести рекогносцировочные работы на Абакане; 8) изучить возможность пароходного сообщения по Амылу и Казыру; 9) «уничтожить» пороги на реке Кан (колониционное значение) [1, л. 78; 2, л. 28].

Совещание 1906 г. обратило внимание и на развитие судоходства на Чулыме. Пароходное сообщение по нему началось в 1887 г. благодаря усилиям И.М. Сибирякова, который доставил из Тюмени на Чулым принадлежавший ему пароход «Чулым» (60 л.с.), а кроме того, с лета 1886 г. организовал строительство небольших барж грузоподъемностью в 7–10 тыс. пудов. В связи с открытием пароходства по Чулыму в Ачинске начала работу первая механическая мастерская, затон для зимнего отстоя и ремонта судов, пристань со складским хозяйством. Основной флот Чулыма принадлежал томским и тюменским купцам. В период весеннего половодья в Ачинск приходили суда из Томска, Барнаула, а иногда из Тюмени (по Иртышу и Оби). Высокая весенняя вода позволяла сделать максимум два рейса из Томска в Ачинск (один оборот по этому маршруту совершался за 13–15 суток). В 1889 г. здесь работало уже 7 пароходов. Местное товарно-пассажирское сообщение по Чулыму осуществлялось до с. Бирилюсы (ниже Ачинска на 175 верст и на 100 верст вверх по течению до впадения в Чулым Черного и Белого Июсов), т.е. Ачинск стал конечной пристанью внутреннего водного пути из Тюмени и Томска. Иркутское же совещание высказало пожелание улучшить пароходное сообщение по Чулыму выше Ачинска, имея в виду «возможность в будущем соединения р. Чулыма с Енисеем приблизительно где-нибудь между с. Балахта к устью Сисима» [2, л. 28].

Определенные планы у Общего совещания о путях сообщения в Сибири были и в отношении Ангары; решено было подготовить ее «к крупному судоходству» (от Енисея до озера Байкал). Кроме того, была подчеркнута необходимость «развития хотя бы мелкосидящего пароходства по притокам р. Ангары: Тасевой, Чуны, Оны и др.». Стоимость этих мероприятий составила бы 3 млн руб. [2, л. 28].

По поводу Селенги Совещание ходатайствовало перед российским правительством «о немедленном принятии р. Селенги и ее притоков в ведение Министерства путей сообщения». Судоходство же на Селенге решено было развивать в первую очередь «в смысле возможности входа из озера Байкал в Селенгу и изучения удобств подъема пароходов возможно

выше по р. Селенге, в пределы Монголии». Данное направление, по мнению Иркутского совещания, было очень перспективным, так как улучшило бы вывоз сырья из Монголии «к будущему промышленному району Сибири около г. Иркутска и озера Байкал». Кроме вышеперечисленных мер, также предлагалось: 1) установить по Селенге почтово-пассажирское сообщение; 2) предпринимать «охранительные меры» против обмеления; 3) соединить водным путем верховья рек: Хилка, Витим, Уда, Лена, системы рек озера Байкал [2, л. 28].

Было признано, что «увеличение числа почтовых рейсов по Лене не вызывается потребностью». Поэтому решено было только принять меры «к исследованию ее системы, с передачей этого дела в ведение Министерства путей сообщения». Все необходимые, по мнению Совещания 1906 г., улучшения на Лене касались в основном уже существовавших на тот момент маршрутов передвижения. Например, из-за понижения уровня воды затруднилось плавание «в верховьях реки между Качугом и Усть-Кутом». Также высказывались пожелания уменьшить почтовый тариф существовавшего на тот момент почтового пароходного сообщения по Лене и т.д. [1, л. 81].

Привлекло внимание Иркутского совещания 1906 г. и само озеро Байкал (с притоками Баргузин и Верхняя Ангара). В частности, высказывалось пожелание о строительстве Иссетского канала для соединения Байкала с Европейской Россией. Вместе с тем исследование Прибайкалья предлагалось производить по старой программе; нежелательным было признано и увеличение рейсов от Баранчика до устья Ангары (с 5 до 10). Однако предлагалось установить пароходные рейсы от Баранчика до Баргузина и Туркинских минеральных вод периодичностью 1 раз в 10 дней, для обратного привоза рыбопромышленников предполагалось добавить 6-й рейс к устью Верхней Ангары [1, л. 81].

Поистине грандиозные планы у Общего совещания о путях сообщения в Сибири были по поводу Обь-Енисейского канала. Так, на данном совещании было подчеркнуто: 1) «экономическое и колониальное развитие Сибири не может удовлетворяться только сухопутными путями»; 2) в некоторых местностях Сибири «развитие экономики и колонизация» сдерживались «недостаточной пропускной способностью и фрахтовой недоступностью Сибирской магистрали»; 3) жизнь Сибири ставилась «в постоянную зависимость от одного лишь железнодорожного пути, растянувшегося в виде тонкой, легко рвущейся линии на протяжении 5 тыс. верст». Вместе с тем «отправки громадных масс груза под одним руководством и надзором в пути на баржах, из которых каждая вмещала в себя «более 6 железнодорожных поездов», могли принести существенную пользу экономике и колонизации Сибири. Ссылки на короткую навигацию

в Сибири сторонники данного проекта считали несостоятельными, так как «она продолжалась всего на 2 недели короче, чем в реках Европейской России». Поэтому решено было приспособить Обь-Енисейский канал «к движению больших пароходов и баржей до 40 саженей длины и 7 саженей ширины, при осадке до 10 четвертей». Для чего, соответственно, требовалась перестройка канала, на которую необходимо было выделить от 12 до 20 млн руб. Также на иркутском совещании 1906 г. поднимался вопрос о создании соединительной системы каналов на территории как Европейской России, так и Сибири, с тем, чтобы водным путем можно было добраться от Балтийского моря до Николаевска-на-Амуре (используя при этом только внутренние водные пути) [1, л. 78].

На основе решений данного совещания, а также решений Особой междуправительственной комиссии в Сибири начали работу особые партии, занимавшиеся изучением сибирских рек: Иртышская, Верхне-Енисейская, Чунско-Чулымская, Селенгинская и др. Одним из наиболее приоритетных направлений развития судоходства в Восточной Сибири было течение Верхнего Енисея. Проблему здесь создавали пороги, в том числе и так называемый Большой порог. Первый пробный рейс к нему был сделан еще в 1904 г. пароходом «Стрела», который принадлежал Томскому округу Министерства путей сообщения. В 1907 г. и 1909 г. были проведены опытные плавания пароходов «Обь» и «Стрела», а также моторных катеров: «Идея» (в 1907 и 1909 гг., выше Большого порога) и «Абакан» (в 1907–1909 гг., ниже Большого порога). Все эти плавания иногда проходили с большим риском. В начале сентября 1914 г. по Верхнему Енисею, выше Большого порога, был сделан один рейс моторным баркасом «Джой», который принадлежал Томскому округу МПС. Этот баркас поднялся от Большого порога до горы Хайракан Урянхайского края и повернул обратно «ввиду недостатка в топливе (керосина)». Данное плавание было вполне благополучным, единственное затруднение представляла собой Большеурская шивера, располагавшаяся в 35 верстах от устья Кемчика. По ней баркас (при мощности мотора в 60 л.с.) поднялся только после многократных и долгих попыток. При этом на самых мелких перекатах «Урянхайского» Енисея нигде не было встречено глубины меньше 5 четвертей, корпус же «Джоя» имел в длину 50 футов, в ширину 9 футов, при осадке 5 четвертей, т.е. практически везде баркас прошел свободно [3, л. 5].

Тем не менее для пароходного сообщения пороги Верхнего Енисея были довольно значительным препятствием, и без устранения этого препятствия развитие судоходства здесь было невозможно. А между тем не только Иркутское совещание 1906 г. признало «установление пароходства по Верхнему Енисею задачей общегосударственного значения». Например, в 1907 г. Совещание комиссии местных деятелей об

Усинско-Урянхайских делах при Усинском пограничном управлении также высказалось «за немедленное осуществление водного пути по Верхнему Енисею». Минусинская городская дума и Особое Минусинское совещание местных деятелей о местных путях сообщения тоже посчитали необходимым «открытие водного пути по Верхнему Енисею выше Минусинска и постановили ходатайствовать об исполнении соответствующих работ на фарватере Верхнего Енисея перед Иркутским генерал-губернатором». Все это повлияло на то, что представитель Томского округа МПС, докладывая в 1908 г. Восточно-Сибирскому порайонному комитету о массовых перевозках этого года, указал на необходимость (вместе с прочими работами) устройства «шлюзованного канала в обход Большого порога и расчистки Джойского и прочих порогов Верхнего Енисея». Восточно-Сибирским комитетом эти работы также были признаны необходимыми, но «не поставлены в первую очередь осуществления» из-за отсутствия «точных проектных данных» [3, л. 8].

12 мая 1909 г. Комитет управления внутренних водных путей и шоссейных дорог на своем заседании ассигновал кредит в размере 3000 руб. «на устройство и содержание... обстановки судового хода в трудных местах на участке от д. Означенной до г. Минусинска». В «соображениях» журнала Комитета, утвержденного Министром путей сообщения, отмечалось, что данные работы «являлись первым мероприятием... для развития судоходства по Верхнему Енисею в Урянхайском крае». Следующим шагом должны были стать «работы по расчистке и обстановке судового хода Енисея в Саянских горах от д. Означенной до устья р. Кемчика». В этом же 1909 г. Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог был разработан и составлен к осуществлению проект расчистки русла Верхнего Енисея от д. Означенной до устья Кемчика «от камней, наиболее опасных для плотов и пароходов, а также устройство колесной шоссированной дороги в обход Большого порога», считавшегося в то время несудоходным. Этим проектом было «намечено к срезке и уборке на разных участках Верхнего Енисея всего около 1600 куб. саженей плотной скалы». Стоимость данных работ была «исчислена в 500 тыс. руб., срок – 4 года». Проект начал осуществляться с 1911 г. До 1919 г. было убрано 1963 куб. сажени «плотной скалы», кроме этого в обход Большого порога была построена колесная шоссированная дорога, что существенно улучшило плавание по Верхнему Енисею. Однако с 1915 г. данные работы стали приостанавливаться, а с 1 августа 1918 г. «ликвидировались с таким расчетом, чтобы в любой момент работы можно было возобновить» [3, л. 7].

В 1908 г. исследования проводились на участке Енисея от Минусинска до устья Тубы (45 верст), а в 1910 г. – от устья Тубы до Красноярска и ниже,

до с. Коркино (371 верста). Эти исследования проводились под «общим наблюдением» начальника партии инженера путей сообщения В.М. Родевича и под непосредственным руководством помощника начальника партии инженера путей сообщения Е.В. Близняка, они заключались в следующем: 1) устройство водомерных постов и водомерных наблюдений; 2) установка реперов; 3) проведение магистральных линий; 4) нивелировка реперов и горизонтов воды; 5) мензуальная и магнитно-глазомерная съемка местности (нанесении на планшеты географической сетки по астрономическим пунктам и составлении сборной карты); 6) промеры глубин; 7) исследование «затруднительных для судоходства мест при низкой воде»; 8) нивелировка низкого уровня воды относительно установленных реперов (вычислении срезки и составлении продольного профиля); 9) определение расходов воды и скоростей течения; 10) исследование притоков. Все вышеперечисленные работы производились согласно инструкции Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог №2 для «облегченных исследований рек», в которую, в зависимости от местных условий, добавлялись некоторые изменения и добавления [4, с. 102–103].

В целом же в период Столыпинской аграрной реформы на среднем плесе Енисея (между Минусинском и устьем Большого Каса) на протяжении 800 верст река «обладала прекрасными судоходными качествами, за исключением лишь некоторых мест между Красноярском и Енисейском». К числу таких мест по-прежнему относился Казачинский порог, на котором в этот период производилась «расчистка хода взрывными работами», а также были проложены цепи (для цепного пароходства) и имелся казенный «станционер-туер», продвигавшийся путем подтягивания цепей, приложенных по дну реки. Атамановские камни также представляли собой существенное препятствие для судоходства на Енисее, здесь происходила расчистка камней, имевшая целью улучшить условия судового хода [5, с. 486].

В период аграрной реформы П.А. Столыпина был также поднят вопрос о развитии судоходства на притоке Енисея – реке Подкаменная Тунгуска. Данная необходимость обосновывалась двумя причинами: 1) разработкой природных богатств, в первую очередь золота, мела, графита, каменного угля; 2) возможной колонизацией северной тайги, необходимость которой возникла в период массового столыпинского переселения. Путь освоения притунгуского района начался еще в начале XVII в., вскоре после того, как русские вышли к Енисею. Первые землепроходцы совершали по Подкаменной Тунгуске экспедиции в поисках промыслов, ясака и новых земель. Но колонизировать бассейн Подкаменной Тунгуски так, как были колонизированы бассейны Енисея, Ангары и других сибирских рек, они не смогли, поскольку своими ис-

токами Подкаменная Тунгуска выходила из малонаселенных местностей, лежавших в стороне от главных торговых путей того времени. Поэтому колонизация притунгуского района началась в основном в начале XX в. выходцами с Ангары. Причиной послужило то, что своим верхним течением Подкаменная Тунгуска очень близко подходит к Ангаре. А так как по Тунгуске и ее притокам кочевали тунгусы (эвенки) и остяки (ханты), с которыми ангарские купцы с давних пор находились в оживленных торговых отношениях, то примерно с 1900–1901 гг. из д. Ярки на Ангаре до заимки Таимба (основанной ангарским купцом Суздальцевым) был проложен зимний путь расстоянием в 180 верст. Этим путем ангарские купцы привозили зимой на Таимбу «инородческие товары», сразу после ледохода грузили их на лодки и спускались вниз по реке, ведя по дороге торговлю с тунгусами и остяками, которые, в свою очередь, выходили к тому времени из тайги после зимнего промысла [6, с. 18–20].

Примеру Суздальцева последовал ряд подражателей, и к 1911 г. на Подкаменной Тунгуске имелось уже четыре ангарских выселка с постоянными жителями, которые вначале занимались в основном охраной товаров. Постепенно в зимний период они увлеклись пушным промыслом, а также охотой на лосей и диких оленей, а летом – рыбной ловлей. Еще через некоторое время эти поселенцы начали производить опытные посевы хлеба и получили вполне удовлетворительные результаты. Так, по свидетельству этнографа А.А. Макаренко, совершившего в 1907 и 1908 гг. две поездки по Подкаменной Тунгуске с целью изучения быта тунгусов, климатические и почвенные условия там были такими же, что и на Ангаре, где земледелие обеспечивало жителей хлебом на целый год. Таким образом, по мнению ряда специалистов по переселенческому вопросу, дело колонизации бассейна Подкаменной Тунгуски тормозилось лишь отсутствием достаточного количества установленных научным путем данных о пригодности этого района к земледелию и неимением в наличии сколько-нибудь пригодных путей сообщения, которые связывали бы притунгусский район с культурными центрами Енисейской губернии и Сибири в целом. Поэтому в это время не могло быть и речи о систематически правильной колонизации бассейна Подкаменной Тунгуски, однако в будущем ряд чиновников Переселенческого управления связывал с этим краем весьма большие надежды (часто не всегда оправданные) [6, с. 19].

Но как бы там ни было, а исследования возможности судоходства по Подкаменной Тунгуске продолжались параллельно со спорами о колонизации данного района. Так, еще в 90-х гг. XIX в. золотопромышленник Черемных поднялся на катере по Подкаменной Тунгуске и ее притокам: Вельмо и Тее до устья Енашимо, доказав тем самым возможность пароходного сообщения по этим рекам. Существен-

ным препятствием на пути развития судоходства по Подкаменной Тунгуске были Вельминские пороги (235 верст от устья этой реки). Между тем крестьяне д. Подкаменная Тунгуска, которая располагалась у устья одноименной реки, утверждали, что в данных порогах существовали ворота, через которые (особенно по большой воде) мог вполне пройти пароход. Сами эти крестьяне каждый год ходили на эти пороги за рыбой, поэтому их свидетельства казались убедительными. На Вельмо же до самого устья Теи не существовало ни одного порога, к тому же на самой Тее на шиверах глубина фарватера, по промерам поисковой партии Тейской золотопромышленной компании в 1903 г., была не менее полутора аршин (около 1 метра). Таким образом, первые данные о возможности судоходства по Подкаменной Тунгуске были весьма обнадеживающими. Нужна была лишь солидная научная экспедиция, которая проверила бы данные случайных исследований и свидетельства местных жителей [6, с. 21–22].

В июле-августе 1907 г. состоялась научная экспедиция на катере «Стрела», которая сделала съемку берегов Подкаменной Тунгуски и произвела промеры фарватера на протяжении 235 верст от устья этой реки до Вельминских порогов. Однако вследствие малой мощности двигателя «Стрелы» экспедиция не смогла преодолеть пороги и вынуждена была вернуться обратно. В 1908 и 1909 гг. большие сухогрузные лодки (грузоподъемностью до 1000 пудов) с кормовым веслом и крышей, перемещавшиеся при помощи лямщиков (бурлаков) и называвшиеся илимками, даже в июле (по мелкой воде) дошли до Енашимо с грузом, а летом 1910 г. пароход «Дедушка» (500 л.с.) достиг Вельминских порогов, откуда груз доставляли на прииски на лодках. Тем не менее все попытки проникнуть на золотые прииски водным путем носили в основном случайный характер, точных же данных об исследовании фарватеров и условий судоходства по рекам Подкаменная Тунгуска, Вельмо и Тея просто не существовало. Больше всего в развитии судоходства по Подкаменной Тунгуске были заинтересованы золотопромышленники, однако вопрос об организации солидной научной экспедиции ими практически не поднимался, во всяком случае, до конкретных действий дело не дошло [6, с. 22].

Судоходство на Верхней Ангаре в период Столыпинской аграрной реформы было относительно незначительным. Все надежды на развитие речного транспорта по этой реке связывались с проложением здесь железных дорог, которые стимулировали бы развитие экономики Восточной Сибири, которая, в свою очередь, должна была повлиять на улучшение положения судоходства. В данный период по Верхней Ангаре совершали рейсы казенные пароходы, входившие в состав Байкальской переправы, а также частные пароходы Глотова, Ясинского от Братского острога до

Иркутска и товарищества Байкальского пароходства и торговли – от Байкала до Иркутска и ниже. Наиболее важными пристанями на Ангаре являлись: Иркутск, Усолье, д. Бархатова, Балаганск, Николаевский завод, с. Громы, Усть-Кежма и с. Рыбинское. Судоходство на Ангаре (при осадке в 4–5 четвертей) было возможно от устья Нирундукана на 242 версты. В целом же, по мнению специалистов, Ангара представляла собой важнейшее звено «в общем цикле водных путей, ведущих из Забайкальского края и Китая к Уралу», по ней же проходил путь «в обширный Ленский край» [5, с. 489–490].

На Байкале существовало также крупное коммерческое пароходство (бывшее Немчинова), которое находилось в аренде у «Коровина и Ко». Оно совершало рейсы по Байкалу, Ангаре и Селенге, а также пользовалось «казенной субсидией» за перевозку почты от с. Лиственничного «во все населенные пункты по Байкалу». По Селенге (от устья и почти до монгольской границы) пароходное сообщение совершалось вверх и вниз по реке, также здесь осуществлялся сплав барок и плотов. Вверх по Селенге в основном шли мануфактурные товары, предназначавшиеся для Монголии, вниз – традиционный чай. Судоходству на этой реке тоже предрекалось большое будущее. Лена становилась судоходной на 420-й версте от ее истока (у селения Качугского). По ней шли, как правило, приисковые грузы для Витимской и Олекминской тайги, хлеб и различные товары «для потребности» жителей Киренского уезда Иркутской губернии и Якутской области. Почти все эти грузы сплавлялись весной по большой воде. Также здесь существовало субсидируемое правительством пароходство от пристани Жигаловской до Якутска. Самыми большими предприятиями здесь были компания Глотова «Почтовые рейсы» и «Ленско-Витимская компания» Сибирикова-Базанова. Наиболее важными из грузовых пристаней считались: 1) Качугская (236 верст от Иркутска); 2) Жигаловская; 3) Усть-Кутская; 4) Киренская; 5) Витимский перегрузочный пункт; 6) Нохтуская; 7) Олекминская; 8) Якутская. Производительные силы Приленского края постоянно развивались, в изобилии присутствовали следующие полезные ископаемые: золото, серебряносвинцовые руды, железо, медь, киноварь, каменный уголь. Поэтому развитие речного транспорта на Лене находилось среди первоочередных задач [5, с. 492].

Российское правительство (по крайней мере, некоторые из высших чиновников) не оставило без внимания и решение Иркутского совещания 1906 г. о создании системы каналов между внутренними реками России, с тем чтобы с помощью речного транспорта можно было добраться от Прибалтики до Николаевска-на-Амуре. Так, в 1907 г. «в глубине петербургских канцелярий» Министерства путей сообщений была составлена аналитическая записка

«Значение и нужды водяных путей», где описывался первый этап реализации этого проекта (создание водного пути от Иркутска до Москвы). Она предназначалась для внесения в бюджетную комиссию III Государственной Думы. В данной записке пространно излагались «преимущества водного транспортирования малоценных громоздких грузов сравнительно с перевозкой их по железным дорогам». Главным из этих преимуществ было то, что речные фрахты были ниже железнодорожных тарифов. Создание такого «Великого речного пути» помогло бы развитию в Сибири свободной торговли, последняя, в свою очередь, оказала бы благотворное влияние на «успешную колонизацию нетронутых еще культурой безлюдных стран», так как «вовлечение в круговорот мирового рынка» могло бы привлечь «в страну соответствующие переселенческие массы, ...увеличить колонизационную емкость страны». По мнению сторонников этого проекта, многие сибирские запасы полезных ископаемых также не вывозились на мировой рынок, а оставались лежать в сибирской земле. Правда, чиновники полагали, что вовлечение Сибири в мировой рынок должно происходить «с большой поправкой на протекционизм» [7, с. 18–19].

Таким образом, согласно правительственным планам, канал Обь-Енисей («это всесибирское позорище») должен был быть «подновлен» и войти «важной спицей в проектируемый непрерывный водный путь из Иркутска в Москву и Петербург». Система Оби должна была соединиться с системой Волги путем водного канала, который должен был «прорезать Уральские горы». Предполагаемые работы подразделялись на две основные группы: 1) устройство сплошного, «собственно сибирского водного транзитного пути» от Тюмени до Байкала; 2) соединение (через Урал) сибирской речной системы «с такой же сетью европейских губерний». В состав сибирской части пути должен был войти отрезок длиной в 4741 версту, из которых 170 верст приходилось на расстояние от Туры (около Тюмени) до ее впадения в Тобол; 240 верст – до впадения Тобола в Иртыш; 547 верст – от Иртыша (около Тобольска) до впадения его в Обь; 1095 верст – по Кети (от Оби до Обь-Енисейского канала); 170 верст – по Обь-Енисейскому каналу; 309 верст – по Енисею (от Обь-Енисейского канала до Ангары) и 1760 верст – по Ангаре (от Енисея до озера Байкал). Шлюзование Туры и Тобола (по подсчетам правительственных инженеров) должно было обойтись примерно в 5 млн руб.; разрушение 14-саженных и совершенно непригодных для судоходства шлюзов Обь-Енисейского канала, а также замена их шлюзами для большемерных судов – в 12 млн руб.; расчистка Ангары и постройка шлюзов на ее бурных порогах потребовали бы свыше 6 млн руб. Вся же стоимость сплошного водного транзитного пути от Тюмени до Иркутска составила бы около 25 млн руб. [7, с. 22–23].

Уральская соединительная система могла быть сооружена по такому же плану: начинаться она должна была со стороны Камы (от с. Левшина, которое находилось в 17 верстах выше Перми и на 38 саженях над уровнем моря) и, пройдя по ней 593 версты (до Ревдинских заводов), при этом поднимаясь до 138,04 сажени над уровнем моря, соединилась бы водораздельным каналом (длиной 7,5 версты) с рекой Решеткой, а затем, пройдя по ней 14 верст, следовала бы 518 верст по Исети (опустившись по ней до 21 сажени над уровнем моря), далее по Тоболу (340 верст). Длина Уральской соединительной системы (от Перми до Тобольска) должна была составить 1472 версты; на ней должно было быть сооружено 110 шлюзов: 51 шлюз – с европейской стороны и 59 шлюзов – с азиатской; стоимость строительства данной системы составила бы около 50 млн руб. Затраты же на реализацию всего проекта (включая и европейскую территорию России) должны были обойтись в 400 млн руб. Тем не менее, по мнению авторов, осуществление этого проекта «открыло бы сплошной водный путь от Иркутска, Томска, Омска, Новониколаевска, Барнаула на Москву для глубокосидящих речных пароходов и барок». Длина же всего пути («от иркутских до московских пристаней») составила бы 8100 верст, и все это «по широте около 70°, т.е. пятой части всего земного шара», что имело бы большое значение для соединения «России и Сибири – двух грандиозных миров». Для реализации проекта, по мнению российской бюрократии, нужны были «только деньги» [7, с. 21].

Со временем проект соединения сибирских рек с реками Европейской России начал все более усложняться. Стали появляться планы, которые отстаивались различными финансово-политическими группировками. Например, по вопросу проложения канала через Урал возникло два варианта: 1) северный вариант, который лоббировала группа чиновников во главе с нижегородским (ранее вологодским) губернатором Хвостовым. Этот вариант предусматривал соединение бассейнов Оби и Печоры. Второй, южный, вариант (проект инженера Фидмана) предполагал соединение бассейнов Оби и Волги. Министерство путей сообщения склонялось к южному варианту, который обладал двумя важными преимуществами: гораздо меньшей высотой водораздела; возможностью вполне обеспечить снабжение водой шлюзовую систему без больших затрат на искусственную подачу воды к водораздельному быжу. Хотя и в пределах самого южного варианта существовали различные точки зрения, но они касались в основном способов разработки различных деталей. Сам же проект Фидмана в общих чертах был следующим: по Тоболу от впадения в нее Иртыша, затем вверх по течению до впадения в Иртыш Исети, потом – по Исети до впадения в нее Решетки, дальше – по водораздельному каналу, который должен был соединить Решетку с Чусовой и, наконец, по Чусовой и дальше до Волги [8, с. 17].

Сумма разниц высот, которую нужно было преодолеть шлюзами, составляла около 228 саженей (примерно 150 метров), для чего предполагалось построить до 100 шлюзов. Очень интересной была часть канала на участке Исети (переход через Екатеринбург и от Екатеринбурга до Шадринска), где было много водяных мельниц, которые могли помешать будущему строительству. Поэтому в случае слишком больших притязаний владельцев мельниц и прибрежных участков за отчуждение их прав, готовился запасной вариант, который предусматривал строительство обходных каналов. В целом же при постройке канала Обь–Волга или в крайнем случае Обь–Печора (при наличии уже пусть и не слишком глубоководного Обь–Енисейского канала) появлялась реальная возможность путешествовать по территории Европейской и Азиатской России, используя при этом только внутренние водные пути [8, с. 16–17].

4 мая 1911 г. в помещении Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог по инициативе начальника данного управления князя Шаховского состоялось совещание по вопросу обсуждения программы технических и экономических изысканий, необходимых для проекта соединения сибирских рек с реками Европейской России, посредством строительства шлюзованного канала через Уральский хребет. В этом совещании, проходившем под непосредственным руководством князя Шаховского, приняли участие: члены Комиссии о путях сообщения III Государственной Думы: Д.И. Герценвиц, Н.В. Жданов, А.А. Воейков, Э.А. Исеев; член Государственной Думы от Пермской губернии К.М. Петров; сибирские депутаты: Н.В. Некрасов, А.А. Скороходов, священник Климов; товарищ председателя Омского биржевого комитета Лаптев; представитель Пермского биржевого комитета; сибирские статистики: С.П. Швецов, Л.К. Чермак и ряд чиновников Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог. Заседание открылось небольшой речью председателя (князя Шаховского), где он коротко рассказал о выполненных и еще подлежащих выполнению исследованиях. Затем были сделаны более подробные сообщения заведующим технической и экономической частью данных исследований инженером путей сообщения Фидманом и преподавателем Санкт-Петербургского политехнического института Никольским [8, с. 16–17].

В своем докладе В.В. Никольский коснулся задач экономического исследования строительства канала через Урал, представил широкую программу необходимых работ, осветил предполагаемую роль будущего канала, который мог бы открыть новые горизонты для движения сибирского сырья на мировой рынок. Очень широко им был представлен и вопрос о размере фрахтов. Что же касается транзитного движения грузов, то В.В. Никольский предполагал обследовать хлебные, лесные, горнозаводские грузы, а также продукты

скотоводства. И хотя вопрос о перевозках хлеба был поднят осторожно, но присутствовавшие на заседании представители аграриев Европейской России немедленно забили тревогу. Один за другим члены Государственной Думы А.А. Воейков, Э.А. Исеев, Д.И. Герценвиц высказали свои крайние опасения за судьбу сельского хозяйства Европейской России в случае появления на ее рынках сбыта большого количества сибирского хлеба. Послышались обычные разговоры о необходимости особых мер, вроде тарифных переломов, недвусмысленные намеки на то, что лучше уж совсем не строить канала или построить его на севере, чтобы не подвергать (хотя и предполагаемой) опасности аграрный сектор центра страны [8, с. 18].

Ни В.В. Никольскому, ни князю Шаховскому не удалось разубедить в этом опасении депутатов Государственной Думы от Европейской России. Ни заверения, что данный вопрос будет «подвергнут изучению», ни намеки на то, что и для будущего канала может быть установлен свой «тарифный перелом», не смогли повлиять на «психологию панического ужаса» перед сибирским хлебом. В свою очередь, сибирские депутаты и представители Сибири в лице Н.В. Некрасова, А.А. Скороходова, Лаптева, С.П. Швецова заняли диаметрально противоположную позицию. Они прямо заявили, что для них главное значение имеет не вопрос по проблеме конкуренции между сибирским и российским хлебом, а выяснение степени возможности для сибирского хлеба воспользоваться проектируемым путем для выхода на мировой рынок. С этой целью, по их мнению, надо было как можно более точно определить (исходя из цен, существовавших на тот момент на мировом рынке) уровень расходов по доставке хлеба от места производства к рынкам сбыта с учетом предпринимательской прибыли, т.е. какая именно часть данной суммы (с одного пуда хлеба) должна перейти в карман производителя. Таким образом, можно было определить и те районы, из которых вывоз хлеба был коммерчески правильным, а не имел случайное, преходящее значение, объясняемое оторванностью сибирского производителя от мирового рынка [8, с. 18–19].

В заключительном слове докладчик В.В. Никольский присоединился, хотя и в осторожной форме, к высказываниям Н.В. Некрасова. А.А. Скороходов и предполагаемый сотрудник В.В. Никольского – С.П. Швецов подчеркнули важность изучения взаимодействия железных дорог и водных путей России. Тем не менее нельзя сказать о том, что экономическая сторона проекта была достаточно выяснена, слишком сложными были переплетения интересов вокруг этого проекта. Почти непреодолимым препятствием на пути строительства данного канала была стоимость предполагаемых работ – до 100 млн руб., что явилось бы непосильным бременем для российского бюджета,

который и так был отягощен расходами на проведение Столыпинской аграрной реформы [8, с. 19–20].

На невозможность осуществить проект соединения сибирских рек также повлияло и отрицательное мнение П.А. Столыпина по этому вопросу. При этом, с одной стороны, он отдавал должное этому плану, отмечая, в частности: «Главным... и наиболее разработанным технически проектом является проект канала, в 7 верст длиною, между верховьями р. Чусовой, притока Камы, и рекой Решеткой, притоком Исети, впадающей в Туру-Тобол-Иртыш. Кроме того, не-посредственное практическое значение могло бы иметь и шлюзование рек Туры и Тобола от Тюмени до Тобольска, позволяющее пропускать до Тюмени большие пароходы и баржи, при этом условии, по подсчетам Управления водных путей, стоимость достаток хлеба до Тюмени из хлебных центров Алтая (Бийска и Барнаула, и из Семипалатинска) обошлась бы всего в 10 копеек за пуд... Значение этих водных путей для вывоза сибирского хлеба в урожайные для Сибири годы, особенно при неурожае на Урале и в Европейской России, несомненно велико» [9, с. 98].

Однако, с другой стороны, П.А. Столыпин призвал, «признавая это, ...не возлагать на водные пути и чрезмерных надежд». Далее он утверждал: «Природа... напоминает о себе... уборка сибирского хлеба заканчивается почти только к тому времени, когда кончается навигация по сибирским рекам. Когда хлеб подвезут к Енисею или к Оби... реки стали. Закупленный хлеб должен лежать до весны; он попадает на лондонский рынок чаще всего только через год, к осени. Нужны капиталы, которые могли бы выдержать такой медленный оборот и нужна широкая организация для них кредита» [9, с. 99].

Также П.А. Столыпин считал: «Недостаточно учитываются... во всех северных проектах накладные расходы – стоимость двойных перегрузок хлеба по смешанным водно-железнодорожным путям и необходимость оборудования этих перегрузок». Более того, он полагал, что «не вполне учитывается и стоимость страховки судов во время опасного плавания их по Ледовитому океану и Карскому морю. Между тем по исчислению людей коммерческих, уже одна стоимость страховки поглотила бы значительную долю обычной

выгодности водного пути сравнительно с железнодорожным. Наконец, водные пути могут обслуживать главным образом сибирский Север, менее заселяемый и менее богатый, и лишь небольшие приречные части Южной и Западной Сибири». Все это привело к тому, что до 1917 г. проект соединения сибирских рек с реками Европейской России так и не был осуществлен [9, с. 100–101].

В целом же по Сибири за 1896–1912 гг. количество пароходов увеличилось на 112,7%, их мощность – на 85%, численность команд – на 69,4%. Число пароходов и катеров с командой не более 5 чел. увеличилось на 108 единиц, всех остальных – на 105. В составе парового флота Сибири процент судов, имевших не более 30 номинальных сил, возрос с 25,9 до 51,3. В Енисейской губернии в 1914 г. было около 49 судов на паровой тяге, 6 моторных катеров и около 50 несамостоятельных судов. По озеру Байкал плавали два ледокола: паром-ледокол «Байкал» (водоизмещением 4200 т, с экипажем в 115 чел., который имел три машины по 1250 индикаторных сил; его скорость хода равнялась 20,5 верстам в час) и пароход-ледокол «Ангара» (водоизмещением 1400 т, 1200 индикаторных сил, который перевозил 10 вагонов в разгрузку и 160 пассажиров). В течение 1900–1904 гг. ледоколы транспортировали в среднем 6,4 млн пудов грузов ежегодно, а в 1905–1912 гг. – 9,1 млн пудов. Кроме них, на Байкале были и другие суда, например, коммерческое пароходство, находившееся в аренде у Коровина и К0, имело 7 морских пароходов, 6 речных, 4 морских судна и 14 речных барж, 35 пароходов плавало и на Лене. В начале XX в. большую роль в перевозке грузов по сибирским рекам (наряду с пароходами) продолжали играть и сплавные суда: барки, утюги, кулиги, илимки и т.д. Средняя нагрузка на одно такое судно равнялась приблизительно 3800 пудам. После разгрузки эти сплавные суда очень часто шли на слом или на строительство складов. Развитие речного флота приводило к созданию воднотранспортного хозяйства: пристаней, затонов, судоремонтных мастерских. Казенные мастерские размещались в Красноярске, Тюмени, Павлодаре, с. Лиственичном, около Барнаула, Семипалатинска, Томска; частные – в Омске, Тюмени, Тобольске и других городах [4, с. 204–207; 10, с. 47–49; 11, с. 26–27].

Библиографический список

1. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). – Ф. 262. – Оп. 1. – Д. 33а.
2. ГАКК. – Ф. 639. – Оп. 1. – Д. 2.
3. ГАКК. – Ф. 217. – Оп. 2. – Д. 93.
4. Близняк Е.В. Река Енисей от Минусинска до Красноярска (Краткие сведения о реке и судоходстве). – Пг., 1914.
5. Азиатская Россия. – СПб., 1914. – Т. 1.
6. О водном пути по Подкаменной Тунгуске // Сибирские вопросы. – 1911. – №2–3.
7. Алтайский Б. Грандиозные планы // Сибирские вопросы. – 1907. – №22.
8. Совещание о соединении сибирских рек с реками Европейской России // Сибирские вопросы. – 1911. – №17.
9. Столыпин П.А., Кривошеин А.В. Записка Председателя совета министров и Главноуправляющего землеустройством и земледелием по поездке в Сибирь и Поволжье в 1910 г. – СПб., 1910.
10. Статистический обзор Енисейской губернии за 1914 г. – Красноярск, 1915.
11. Обзор Иркутской губернии за 1914 г. – Иркутск, 1916.