

и статей, внесенных в хронографы русской редакции/Собр. и изд. А. Попов. – М., 1869. – С. 365; ПСРЛ. – М., 1965. – Т. 14. – С. 141; Т. 36. – С. 146; РК. – Т. 2. – Вып. 2. – С. 301, и др.). Упомянутый в источниках с 1607 г., П. И. Пронский на протяжении 1639 – 1643 гг. являлся уже сибирским «скипетродеждем» – главой Тобольского разряда (ПСРЛ. – Т. 36. – С. 151, 199, и др.).

11. Русская историческая библиотека. – СПб., 1884. – Т. 8. – Стлб. 603, 604. Примечательно, что 21 августа 1629 г. грамоту из Москвы с требованием отправить письменного голову в Енисейский острог для сыска о действиях местного воеводы В. А. Аргамачева получил управлявший Тобольским разрядом князь А. Н. Трубецкой (Бродников, А. А. Серебряная экспедиция ... С. 375).

Тогда и на следующий день князь П. И. Пронский «с товарищи» находился еще в Нарымском остроге, путь из которого до Томска занимал около двух недель (Миллер, Г. Ф. История Сибири. 2-е изд., доп. – М., 2000. – Т. 2. – С. 419; ПСРЛ. – Т. 36. – С. 77). В этот город новая воеводская «коллегия» прибыла, вероятно, в начале осени. Новый разрядный «властодержец» находился в Томске в середине декабря того же года. См.: Миллер, Г. Ф. История Сибири. – Т. 2. – С. 420.

12. См.: ПСРЛ. – Т. 36. – С. 77; Сибирские летописи: Краткая сибирская летопись (Кунгурская). – Рязань, 2008. – С. 382 – 383.

Сунгуров П.А., канд. ист. наук, доцент,
Тюменский индустриальный университет

К ВОПРОСУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОГО ВОДНОГО КАНАЛА (ПО МАТЕРИАЛАМ ЖУРНАЛА «СИБИРСКИЕ ВОПРОСЫ»)

Аннотация: великие сибирские реки являлись, и сегодня являются, не только объектами рекреации. Обь, Иртыш, Енисей, Ангара и другие крупные водоемы представляют собой самые настоящие водные артерии, связывающие отдаленные районы Сибири с остальной территорией государства. Наличие этих рек являлось стратегическим для инфраструктуры дореволюционного Зауралья, пока с судоходством в полной мере не стали конкурировать железнодорожное и авиационное сообщение. Драгоценные металлы и камни, соболиные меха и прочее, представляли далеко не весь спектр богатств Сибири. Многие районы Зауралья имели возможность экспортировать в значительно большем объеме хлеб, строевой лес и т.д. Ключевым «тормозом» экономического развития края была недостаточно развитая инфраструктура, в связи с чем, строительство различного рода гидротехнических сооружений, таких как водные каналы, было весьма актуальным. Вопросам сооружения одного такого канала, связывавшего Обь и Енисей посвящена данная статья.

Ключевые слова: Сибирь, водный канал, правительство, Обь, Енисей, купечество, судоходство.

Модернизационные процессы, протекавшие в Российской империи в XIX – XX вв., обозначили множество новых проблем, решением которых государство занималось не всегда успешно. Несовершенство транспортной инфраструктуры, по праву можно считать одной из крупнейших проблем, с которой всю свою историю боролось наше Отечество. Во включавшейся в модернизационные преобразования страны Сибири, проблема как с сухопутным, так и водным сообщением ощущалась как нигде остро. Невозможность (или колоссальная дороговизна) транспортировки грузов из Сибири, была ключевым «тормозом» экономического развития Зауралья [1].

С начала XIX в. происходили неоднократные попытки инициировать устройство водного канала, который должен был надежно соединить великие сибирские реки: Обь и Енисей. Различного рода ходатайства и представления исходили, преимущественно, от частных лиц. Так, в начале XIX в. Тобольский купец Крылов просил разрешения прорыть за собственный счет канал между Кетью и Енисеем, с правом пользоваться им в течении 60 лет. Но в ходатайстве этом Крылову было отказано. В 1811 г. Был даже учрежден особый X округ путей сообщения, в задачи которого входило, между прочим, и «открыть новое соединение от реки Оби и ее устья к Архангельску с тем, чтобы не было нужды проходить через Обскую губу и соединить Обь с Енисеем посредством Кети и Ангара с Леной». Между этим округом и советом путей сообщения образовалась огромная канцелярская переписка. Все изыскания округа по разным притокам Оби и Енисея о возможности наиболее удобного их соединения советом признавались неудовлетворительными. В заключение всего, в 1817 г. последовал приказ сибирского генерал-губернатора, которым запрещалось ездить в Сибири «по проселочным дорогам», и потому дальнейшие изыскания X округа путей сообщения были остановлены, а в 1822 г. X округ был совсем упразднен [2].

С развитием пароходства по рекам Сибири вопрос о соединении бассейнов рек Оби и Енисея посредством устройства судоходного канала, или железной дороги, или шоссе или дороги с деревянным настилом, становился настоятельно необходимым. Поднимался целый ряд ходатайств от многих капиталистов, испрашивавших разрешение прорыть канал или построить дорогу за свой счет и, в возмещение своих затрат по устройству пути, права пользоваться этим путем от 10 до 40 лет, но бюрократия того времени всегда отклоняла эти ходатайства под разными предлогами, находя это предприятие то неудобноисполнимым, то невыгодным, то преждевременным, то просто неосновательным. Например, в 1850 г. мещанин Гладышев подал проект о соединении Восточной и Западной Сибири посредством пароходства, с прорытием Кетского канала, и просил выдать ему 20-ти летнюю привилегию на устройство пароходства по Кети. Выдача привилегии была признана неудобной и в просьбе отказано. В 1861 г. некто Адамовский ходатайствовал о разрешении ему устроить судоходный канал или железную дорогу для соединения рек Кети и Енисея, с правом пользоваться этим путем в течение 40 лет. И этому соискателю было отказано, 1862 г. Адамовский подавал повторное прошение, в котором даже указывалась необходимая предварительно рассчитанная денежная сумма 500 тыс. руб.

Много подобных проектов и инициатив было загублено несознательностью бюрократов. Но, годы шли, и необходимость сооружения водного пути все четче осознавалась властью. Лишь в 1873 г. правительство командировало в Сибирь две рекогносцировочные экспедиции: одну – чтобы удостовериться на месте в возможности устройства соединения между реками Обь и Енисей, а вторую – для осмотра порожистой части р. Ангара [3].

В 1883 г. дело возведения канала сдвинулось с «мертвой» точки. Уже в следующем 1884 г. министерством путей сообщения был командирован в Си-

бирь инженер Августовский, для освидетельствования произведенных и производящихся работ на Обь-Енисейском пути и разрешения на месте различных вопросов. 22 августа, командированный инженер пересел на ожидавший его у устья Кети казенный пароход «Фортуна», который и доставил его 26 августа к устью р. Озерной, откуда он в тот же день начал освидетельствование пути между Кетью и Енисеем. Этим делом инженер занимался до 3 сентября (около недели), проезжая в лодках вверх и вниз по течению реки и обратно, всего около 600 км. не используя лошадиную тягу. В целом, командированный инженер расхваливал канал, в частности, он указывал: «...по реке Озерной во время освидетельствования можно было проехать на лодке с осадкой не более 2,5 четв., по реке Ломоватой лодка с такой осадкой задевала за дно русла, а по реке Язевой лодку с осадкой около 2 четвертей приходилось тащить по самому дну реки 1/5 часть пути (из общих 32 верст), вследствие чего автор замечает, что заявленный в 1882 г. предел нагрузки судна в летнее время на реках между Кетью и Енисеем «не более 500 пудов» был определен верно для того низкого горизонта, который бывал в предшествовавшие годы.

Августовский делал вывод, что строительство на водоразделе соединительного с уже возведенными шлюзами канала, без шлюзования соприлегающих рек, могло принести некоторую пользу только для маломерных судов, но только до середины лета, так как с половины лета и осенью путь между Кетью и Енисеем мог оказаться в таких условиях, что плавание по нему не могло быть удобно даже для малых лодок.

За промежуток времени с 1894 г. до конца XIX в. Обь-Енисейский канал по-прежнему не подавал почти никаких «признаков жизни», если не считать некоторых отдельных пропусков судов и грузов в весеннее время. Так, известно, что в 1894 г. управлением канала было «приплавлено» к устью Каса свыше 6000 пудов цемента для постройки сибирской железной дороги; кроме того, Чекулаевым «приплавлено» с Оби на Енисей до с. Назимовского соли-ледянки более 8000 пудов. В 1895 г. через канал была доставлена в собранном виде землечерпательная машина для реки Ангары, и от устья Каса приведена на буксире пароходом «Лейтенант Малыгин» в Енисейск. Затем было проведено в разное время несколько небольших казенных и частных пароходов, при чем если эти пароходы не попадали к полному стоянию весеннего половодья, то им предстояла необходимость убирать кожухи над колесами и разбирать сами колеса, если ширина парохода переходила 3,5 сажени (размер ширины шлюза), подобного рода неудобства были и с длиной парохода [4].

В 1897 г. через канал на казенном пароходе «Николай» проехал из Оби в Енисейск дижонский профессор Легра, он расхваливал канал и признавал за ним широкое будущее. Он бросал упрек сибирскому купечеству, что оно не поддерживало дело развития канала, созданного правительством для его же интересов, и даже игнорирует его. Единственной причиной такого отношения к каналу, по мнению Легра, было «дикость, невежество и феноменальная жадность сибирского купца». В адрес правительства ученым высказывалось сожа-

ление о том, что, занявшись постройкой сибирской железной дороги, оно забыло продолжать отпускать кредиты на канал так же щедро, как делало раньше.

Важно отметить, что длительное время о канале вообще ничего не было слышно, кроме отрывочных слухов. Ситуация изменилась лишь в 1903 г., когда появилась книга инженера С.А. Жбиковского «Обь-Енисейский водный путь». Собственно, каналу посвящено в этой книжке было тоже совсем не много сведений. Так, было не ясно, сколько же затратили всего денег на канал, сколько за последнее время ассигновалось ежегодно, вследствие каких встреченных трудностей расходы на устройство канала превзошли первоначальные сметные предположения и т.д. Судя по содержанию книжки, главная цель автора была доказать огромное экономическое значение канала, как непрерывного транзитного водного пути рядом с железной дорогой и необходимость его полного переустройства. Если считать, что проектируемая стоимость переустройства канала могла достигать 12 млн. руб., не считая даже уже произведенных затрат в 4 млн. руб., то одних процентов на эту сумму потребовалось бы в 600 тыс. руб. Кроме того, требовались немалые средства на ремонт шлюзов и плотин. 120 тыс. руб. в год потребляла администрация еще толком не функционировавшего канала. Не вызывает сомнения тот факт, что произошедшие в начале XX в. геополитические изменения (потеря Россией части инфраструктуры Маньчжурии) должны были заставить правительство сконцентрировать внимание на совершенствовании внутренних водных путей [5].

Итак, можно заключить, что затронутые в статье сюжеты ярко демонстрируют, как целое столетие власть подавляла частную инициативу и предприимчивость. Удивительным обстоятельством выглядит тот факт, как эта самая частная инициатива вообще могла существовать при существовавшем положении дел, более того, инициативы эти с настойчивостью развивались и «шли» вперед. Можно заметить полнейшую «случайность» и изменчивость решений, которые принимались высшими правящими кругами, как одно и то же мероприятие для развития региональной речной инфраструктуры один генерал-губернатор называл «полезным», а другой находил его «зловредным». Однако, следует отметить, что эта самая «полезность» или «зловредность» не всегда диктовалась сугубо субъективными взглядами чиновников. Экономическая целесообразность, параллельное развитие сухопутных путей, социально-политическая обстановка, все эти значимые вещи определяли развитие Обь-Енисейского канала.

Библиографический список

1. Сунгуров П.А. Мелиорационные мероприятия в Сибири начала XX века // Научный диалог. – 2016. – № 11(59). – С. 327.
2. Сибирские вопросы. – 1906. – № 2.
3. Сибирские вопросы. – 1906. – № 2.
4. Сибирские вопросы. – 1906. – № 2.
5. Сибирские вопросы. – 1906. – № 2.