

УДК 94(571.1)

И.А. Агеев

ОБЬ-ЕНИСЕЙСКИЙ КАНАЛ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ СИБИРИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX в.)

Рассматривается место и роль Обь-Енисейского соединительного пути в системе путей сообщения Сибири. Обь-Енисейский канал должен был стать соединительным звеном между бассейнами двух крупнейших сибирских рек, покрыв единой сетью пространство от Урала до озера Байкал, однако из-за конструктивных недостатков не приобрел популярности и постепенно вышел из эксплуатации.

Ключевые слова: канал, река, шлюз, транспорт.

Надежное функционирование транспортных путей является залогом успешного экономического развития любого региона. Транспортные связи обеспечивают взаимодействие между экономическими районами и способствуют взаимодействию отраслей народного хозяйства. Однако природно-географические условия не позволяют использовать везде только один вид транспорта. Успешное функционирование транспортной сети возможно при четком и эффективном взаимодействии и функционировании всех видов транспорта. Сибирь в конце XIX в. была еще не освоенной территорией. Основным видом транзитной коммуникации был гужевой транспорт, значительная часть которого работала на Московско-Сибирском тракте. Основу местных перевозок и часть транзитных в Западной Сибири составляли речные перевозки. Исторически речные пути были первыми при освоении Сибири, и до развития парового судоходства грузоотправители не отказывались даже от транзитных перевозок по рекам с перевалкой товаров на волоках. С развитием парового судоходства такая практика стала невозможной, требовалось усовершенствование водных путей и создание судоходных каналов.

Обь-Енисейский канал рассматривался как важное соединительное звено между бассейнами рек Оби и Енисея. При создании канала могла отпасть необходимость постоянного поддержания Московско-Сибирского тракта, он теперь становился местным путем, и по нему осуществлялись транзитные перевозки только с окончанием навигации, когда основная часть груза, как считается, уже доставлена до места назначения и остаются только срочные и почтовые отправления. Включение в систему водных путей дополнительного звена расценивалось современниками как очень важный шаг на пути к надежным и непрерывным коммуникациям. Исследователи того времени считали, что новый канал позволит увеличить объемы торговли с Китаем, даст более дешевый и выгодный выход на рынки сбыта для хлеба, продукции сибирской промышленности и полезных ископаемых. В стратегическом плане не исключалась возможность перемещения по новому пути арестантских и воинских команд, семей переселенцев. Дополнительными благоприятствующими факторами к устройству непрерывного водного сообщения стали неудовлетворительное состояние грунтового тракта, очень большие затраты на возможное сооружение железнодорожного пути: по некоторым

оценкам, создание участка от Томска до Иркутска могло обойтись в сумму, в 10 раз превышающую максимальные затраты на сооружение искусственного водного пути. Водный транспорт позволял также перемещать более громоздкие машины и механизмы, необходимые для нарождавшейся сибирской промышленности.

Фактически канал не приносил той пользы, которой от него ожидали. В советской историографии распространилось мнение, что канал вообще не принес никакой пользы. Следует прояснить так ли это на самом деле, какую нишу и как долго занимал канал в системе путей сообщения Сибири. По проекту предполагалось соорудить судоходный канал и приспособить прилегающие к нему реки для прохождения судов шириной 3,5 сажени и грузоподъемностью 5000 пудов во время всей навигации. Дополнительно предполагалось устранить пороги на реке Ангаре для беспрепятственного сообщения с Байкалом. После рассмотрения проект был подвергнут корректировке. По новому проекту суда грузоподъемностью 5000 пудов могли пройти через шлюзованную часть пути только в весеннюю воду, а в остальное время проход был возможен только для лодок, способных взять не более 500 пудов.

Проблема уменьшения размеров канала неоднократно поднималась на страницах сибирской печати, но не следует забывать и о том, что параметры пароходов, ходивших по рекам Сибири, ко времени окончания строительства не соответствовали каналу не только в грузоподъемности, но и по ширине – большая часть пароходов были гораздо шире, чем канал. Последние шлюзы для канала сооружались под ширину 4,5 сажени, но и этой ширине подавляющая часть пароходов не соответствовала.

Не без иронии томские газеты заявили об окончании первого этапа строительства пути. Действительно, готовый канал практически не соответствовал замыслам, вложенным в него. К проблемам с уменьшением габаритов добавился недостаток воды, из-за чего в большую воду грузы проходили медленнее, чем предполагалось, а в межень проход даже на мелко сидящих лодках был иногда невозможен. Так как работы по устранению порогов на Ангаре по урезанному проекту не проводились, канал обеспечил выход только на реку Енисей со сравнительно узким рынком. Крайней точкой на востоке был город Илимск. Авторы предполагали через канал обеспечивать товарами такой город, как Енисейск, однако с течением времени канал, как сооружение, не удовлетворяющее потребностям торговли и судоходства, начал выпадать из системы путей сообщения. Грузоотправители, убедившись в несостоятельности сооружения, находили альтернативные способы перемещения грузов или возвращались к старым. Единственное, когда каналу не могли найти альтернативы, – переброска пароходов и землечерпательных машин из Обского бассейна в Енисейский. Даже в 1919 г. предпринималась очень сложная операция по выводу из соединительной системы парохода, оставшегося там в результате неудачной попытки переброски. Сложности, которые возникали при переправке судов, в конечном счете, показали бесполезность этого дорогого и трудоемкого сооружения.

Повторная попытка включения канала в систему путей сообщения Сибири относится ко второму десятилетию XX в., когда возросший поток грузов по недавно созданной магистрали заставил задуматься об альтернативных путях сообщения, но начавшуюся реконструкцию прервала Первая мировая война. Однако в целом нельзя говорить об отсутствии грузового движения по каналу. Водным путем пользовались для доставки материалов к строительству сибирской железной дороги. Частные лица для испытания возможностей нового пути предоставляли свои грузы, однако, убедившись в неудобствах, быстро от него отказывались.

По новому пути пробные проводы грузов начались сразу после сооружения «прокопа», т.е. собственно канала, проложенного на водоразделе. Первый достоверный случай относится к 1888 г., когда было перевезено 2500 пудов муки-крупчатки купца Горохова [1]. Переход был очень трудным, осуществлялся несколько дней. Весной 1889 г. было перевезено 8 или 7 тыс. пудов хлебных грузов. Отсутствие воды на канале в 1890 г. вынудило потенциальных грузоотправителей изменить свое решение [2–4]. В 1892 г. купец Чекулаев изъявил желание перевезти с помощью канала 20000 пудов разных грузов: соли, графита и муки. Из-за опоздания грузы пришлось доставлять после схода большой воды. Переход оказался неудачным. Грузы остались на канале до зимнего пути [5]. По другим данным, Чекулаевым было перевезено только 6000 пудов муки на пароходе «Опыт» [3]. В навигацию 1893 г. предположительно было перевезено 2000 ящиков чая [6] на пароходе купца Черемных «Сибирячка» [3]. В 1894 г., по непроверенным данным, по каналу перевезено 700 пудов соли все того же Чекулаева [7]. В другом источнике указаны 5000 пудов соли Чекулаева и 6000 пудов казенного цемента. В 1895 г. проведены казенные землечерпательные машины, 2000 пудов казенного цемента и катер Сибирякова [8]. В 1896 г. по каналу прошли казенный пароход «Евгений» и пароход Кнорре «Пионер», а также два паузка с 40 семьями переселенцев с имуществом. Помимо этого администрация канала принимала заявки на перевозку 10 тыс. пудов крупчатки казенным пароходом, но из-за отсутствия подходящих барж заказ не был выполнен [8]. Еще в 1896 г. в газете «Сибирский вестник» сообщалось, что из-за обильных дождей «к концу навигации... по каналу направляются грузы» [9]. Планировалось в 1896 г. провести казенный пароход «Николай» с частичной его разборкой [10]. По слухам, в 1905 г. через канал было перевезено 50 тыс. пудов рельсов, за что казна заплатила 40 тыс. рублей [11. С. 1]. В 1918–1919 гг. предпринималась переброска парохода «Первый», которая сопровождалась большими трудностями, вплоть до созыва специальной комиссии, решавшей судьбу парохода [12. Д. 659. Л. 2–2об, 75. Д. 701. Л. 20–24об.]. Из уже известных источников мы имеем сведения, что по каналу за период его эксплуатации перевезено 43500 или 93500 пудов грузов (696–1496 т), проведено как минимум 8 судов разного назначения и 2 паузка с 40 семьями переселенцев. Это подтверждает, что пробные проводы грузов и машин имели место, другое дело, что конечный результат их оказывался неудовлетворительным – купцы убеждались в неудобствах, возникавших при передвижении по каналу.

Исключение канала из системы путей сообщения Сибири происходило по мере ввода в эксплуатацию участков Транссибирской железнодорожной магистрали. Влияние канала до появления железных дорог оценивалось как значительное: ямщики в 1889 г. сообщали, что чайных грузов им досталось меньше, чем обычно, якобы большое количество товара было перевезено по Обь-Енисейскому каналу [13], хотя не исключено, что такое впечатление было сконструировано из знания о существовании канала и факта сокращения перевозок чая в конкретный период времени. На негативную оценку канала повлияло и отношение прессы к нему. Почти с самого начала газеты, в первую очередь «Сибирский вестник», всячески доказывали бесполезность проекта и высказывали желание использовать деньги, направляемые на строительство канала, для улучшения судоходства по естественным водным путям или на железнодорожное строительство.

В послереволюционное время канал еще представлял интерес, и несколько раз высказывалась идея о возобновлении его работы [14. С. 119–124; 15. С. 6], налаживания с помощью него связей между удаленными друг от друга районами с похожими хозяйственными условиями [16]. Достоверно известно, что в 1942 г. через канал прошли три парохода и один катер. Проход, скорее всего, был попыткой снова включить построенный канал в систему путей сообщения из-за перегрузки Транссибирской магистрали в военное время. Позднее высказывались предложения о восстановлении канала, но дело, скорее всего, не продвигалось дальше «кабинетных трудов», таких как, например, замысел, упомянутый в «Советской России»: «Надежды подают ученые Института геологии и геофизики Сибирского отделения АН СССР. Ими разработан проект единой воднотранспортной магистрали от Волги до Лены. По замыслу доктора наук И.А. Волкова, важным звеном в этом речном пути будет Обь-Енисейский канал» [17].

В настоящее время наиболее целесообразным было бы не восстановление водного пути, а строительство железнодорожной или автомобильной магистрали. Опыт эксплуатации Обь-Енисейского пути показал, что даже при идеально отлаженной работе шлюзов, достаточном количестве воды период навигации по каналу будет коротким и не будет удовлетворять потребностям сибирской экономики, которая в наше время функционирует без сезонных колебаний, свойственных эпохе перехода от аграрной к индустриальной стадии развития производственных отношений. Профункционализовав больше двух десятков лет, соединительный путь перешел в категорию объектов, называемых «Белыми слонами», – грандиозных и дорогих объектов, сооружение которых не было завершено или готовых, но не использующихся по назначению из-за отпавшей необходимости.

Литература

1. *Сибирский вестник*. 1889. 19 апр.
2. *Сибирский вестник*. 1889. 8 сент.
3. *Томский листок*. 1897. 1 марта.
4. *Сибирский вестник*. 1890. 3 окт.
5. *Сибирский вестник*. 1892. 26 сент.
6. *Сибирский вестник*. 1893. 20 нояб.
7. *Сибирский вестник*. 1894. 9 июля.

8. *Сибирский вестник*. 1896. 16 февр.
9. *Сибирский вестник*. 1896. 23 авг.
10. *Сибирский вестник*. 1896. 14 февр.
11. Чугунов С. Жизнь и природа на Обь-Енисейском канале // *Естествознание и география*. 1909. № 8.
12. ГАТО. Ф. 134. Оп. 1.
13. Малкин Г. Обь-Енисейский канал // *Советская Сибирь*. 1939. 12 февр.
14. Гурьевич Л.С. Обь-Енисейский канал // *За индустриализацию Советского востока*. 1932. Вып. 2.
15. Юданов И.Г. Нарымский край (предварительный географический и промысловый очерк). Красноярск, 1927.
16. Долматов В., Смирных А. Великих рек рукопожатье // *Советская Россия*. 1984. 4 авг.
17. *Сибирский вестник*. 1889. 3 дек.