

## ИСТОРИЯ

УДК 626.627(571.5)

*В.Н. Большаков***К ИСТОРИИ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ (НАЧАЛО XX в.)**

Рассмотрена одна из малоизвестных страниц изучения и проектирования водных путей в России – исследование Обь-Енисейского участка Транссибирского водного пути в 1909–1913-е гг.

Интенсивное железнодорожное строительство в России во второй половине XIX – начале XX столетия не решило в полной мере ее транспортных проблем. Слабо еще были вовлечены в орбиту общенационального рынка многие регионы, существовало немало и настоящих «медвежьих углов». Опыт лидирующих в промышленно-экономическом отношении стран показывал, что создание и удовлетворительное функционирование транспортной сети предполагало взаимодействие железных дорог, шоссейных сообщений и речных путей. Разумеется, и в России в полной мере осознавали это обстоятельство.

Видный инженер путей сообщения В.М. Лохтин, оценивая ситуацию, отмечал, что «при огромных наших расстояниях железные дороги не в силах объединить в экономическом отношении удаленные области отечества, что грузовое железнодорожное движение может совершаться только до известного предела и этот предел ограничен дороговизной стоимости провоза товаров» [20. С. 15]. Данные, приведенные В.М. Лохтиным, показали, что перевозка по железной дороге хлебных грузов, например, оказывалась рентабельной на расстоянии до 700 верст, каменного угля – до 480 верст; в среднем для всех грузов этот показатель составлял 500–580 верст.

Известный ученый по проблемам транспорта, профессор В.Е. Тимонов, отмечал, что доставка хлебных грузов в западном и восточном направлениях, перевозка нефти от берегов Волги в центральную Россию и дальше, транспортирование угля Донецкого бассейна и железной руды Криворожского бассейна – все это совершается по железным дорогам. При этом, – продолжал он, – для таких грузов, как каменный уголь, район перевозок по необходимости ограничивается, несмотря на огромную нужду в этом топливе в России. В результате, имея колоссальные запасы угля, Россия покупала его за границей. В Санкт-Петербурге цена английского угля составляла 17–23 коп. за пуд. В то же время при наличии водного пути из Донбасса он обходился бы примерно по 12–13 коп. за пуд [16. С. 58]. Отсюда вытекала потребность более дешевых путей сообщения, которую могли удовлетворить прежде всего реки.

Фактор обширности территории и ее удаленности от центра страны выступал в отношении азиатской части империи с особенной силой. Соответственно водные пути должны были играть здесь более значительную роль. С начала русской колонизации Сибири так оно и было. Речные сообщения имели исключительное зна-

чение. Исследователи отмечали образно и точно: «Сибирские речные системы – это единственные пособники в деле предшествовавшего заселения Сибири...» [9. С. 2]. Однако сезонный характер их функционирования обусловил постепенное устройство сухопутных дорог круглогодичного действия, хотя и весьма несовершенных, но все же удовлетворявших самые насущные потребности. Железнодорожное строительство в Сибири в конце XIX – начале XX в. несколько снизило интерес к водному транспорту. Это проявилось, в частности, в том, что было остановлено сооружение Обь-Енисейского канала или, точнее, соединительного водного пути между бассейнами этих великих рек.

Бурное экономическое развитие Сибири, как и России в целом, в начале XX в. и еще большие потенциальные возможности такового, с одной стороны, недостаточная рентабельность железнодорожного транспорта – с другой, эти и другие обстоятельства обусловили в очередной раз повышение интереса к водному транспорту. Отнюдь не случайно в этой связи в отраслевых журналах стали появляться статьи с симптоматическими названиями [1. С. 1]. В публикациях такого рода настойчиво проводилась мысль о водных путях как средстве наиболее дешевого и удобного передвижения значительных масс грузов. Заинтересованный читатель убеждался: утверждение о том, что водным путем можно доставить грузы быстрее, чем по железной дороге, парадоксально лишь относительно небольшого количества грузов. Это утверждение приобретало, по словам автора, тем большую истинность, чем больше грузов следовало перевезти.

Показательный пример в этом отношении приведен в журнале «Русское судоходство». В частности, необходимые для Петербурга 50 млн пуд. груза можно было доставить по Мариинской водной системе (при соответствующей организации судоходства) за 2,5 месяца. По железным же дорогам Рыбинской и Николаевской на перевозку этого количества грузов требовалось до 5 месяцев [8. С. 29].

Недостаточная пропускная способность железных дорог создавала повсюду «хронические залежи грузов». На юго-западных магистралях, например, к 1906 г. скопилось до 40 тыс. вагонов невывезенных грузов [8. С. 54]. Очевидной была недостаточная пропускная способность Транссибирской железнодорожной магистрали [18. С. 4].

Идея непрерывного водного пути от Санкт-Петербурга до Байкала была высказана инженером

П.П. Чубинским в докладе, а затем в статье, опубликованной в 1906 г. [21]. Существовавший к тому времени Обь-Енисейский водный путь рассматривался как составная часть общего замысла. П.П. Чубинский совершенно справедливо охарактеризовал состояние имевшегося к тому времени соединительного пути между бассейнами Оби и Енисея как «не имеющего никакого судоходного значения» и нуждающегося в серьезной перестройке [21. С. 53].

И в докладе, и в статье П.П. Чубинский смог представить, естественно, лишь «общую схему» грандиозного водного пути. Тем не менее главная цель была достигнута: идея вызвала интерес. С докладом П.П. Чубинского ознакомилась Комиссия по вопросу об устройстве внутренних водных путей Императорского общества судоходства. Как следует из протокола от 13 февраля 1906 г., комиссия постановила «возбудить ходатайство о производстве на рассматриваемом водном пути необходимых изысканий» [14. С. 2]. Эта задача совпала с перспективной программой работы Министерства путей сообщения, наметившего приступить с 1908 г. к систематическому исследованию российских рек с целью создания искусственных водных путей для транзитного грузового движения [7].

Однако до 1910 г. изучение водных путей в России не было связано общим планом. Отдельные работы этого рода выполнялись по мере необходимости и возникавшего интереса к тому или иному вопросу водного строительства. Результаты исследования и проекты в этот период времени в значительной части сохранялись в оригинале, печатались лишь частично. Следует заметить, что среди опубликованных материалов параллельно издавались атласы планов рек Азиатской России, в том числе Иртыша, верхней части Оби, Ангары и др. [10].

Разумеется, выступления П.П. Чубинского имели известное значение, но они являлись всего лишь своего рода резонаторами, причем не единственными. И в более общем плане, и в отдельных вопросах идея коренных реформ на речном транспорте, в том числе по созданию искусственных водных систем, вынашивалась задолго до начала XX в.

В начале 1909 г. была создана Межведомственная комиссия для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений империи. Она должна была выработать общую программу деятельности правительства на водных путях. Комиссия состояла из представителей министерств путей сообщения, внутренних дел, торговли и промышленности, финансов и других, а также обществ русского географического, судоходства и пр. Заседания этой комиссии начались 11 апреля 1909 г.; ее работу отражал «Бюллетень...», выходящий как приложение к журналу «Пути сообщения России». Первые реальные результаты занятий комиссии ожидалось Министерством путей сообщения к концу того же года. В предварительном обозрении задач комиссии ее председатель профессор В.Е. Тимонов констатировал необходимость введения в состав сети водных путей магистралей, направленных от востока к западу, в том числе связывающих сибирские реки. Он отметил, что «в Сибири ближайшее внимание останавливает на себе не имевшее пока никаких ре-

зультатов соединение Оби с Енисеем, требующее хорошего переустройства» [16. С. 58]. Изыскания и составление проекта по соединению Оби с Енисеем, как и по некоторым и другим рекам, были определены как «дело ближайших лет» [16. С. 62].

На одном из заседаний Межведомственной комиссии в ноябре 1909 г. с докладом «О нуждах водяных сообщений Западной Сибири» выступил начальник Томского округа путей сообщения инженер Б.А. Аминов. Среди многих нужд сибирского судоходства он отметил необходимость переустройства Обь-Енисейского соединительного пути как составного звена Транссибирской водной магистрали. Тогда же с докладом «О деятельности Министерства путей сообщения на реках Сибири и программа предстоящих по ним работ» выступил начальник партии по исследованию системы Верхнего Енисея инженер В.М. Родевич. Он изложил программу «технической деятельности» Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог. В отношении Сибири во главу программы ставилось осуществление непрерывного водного пути от Урала до Байкала. По разделу исследований изучение района Обь-Енисейского соединительного пути было отнесено к работам первой очереди [17. С. 878, 890, 896].

Другие доклады В.М. Родевича, сделанные в этот период, уже своими названиями («О наиболее прямом соединении рек Оби и Енисея» и «Проект постановки работ по осуществлению водного пути Тобольск – Иркутск») свидетельствуют о конкретизации задач [17. С. 925–936]. Деятельный, масштабно мыслящий инженер В.М. Родевич был переведен вскоре на должность заведующего бюро изысканий Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог.

В 1910 г. в Управлении водных путей и шоссейных дорог Министерства путей сообщения был принят общий пятилетний (1911–1915 гг.) план исследования рек и водных путей. Цель этого плана заключалась в изучении предполагаемых направлений главных непрерывных магистралей водных путей, которые могли быть проложены на всей территории России. Изучение побочных речных путей подчинялось этой главной задаче. Публикация результатов исследований, обнародование предварительных отчетов, представляющих основной источник данной статьи, обеспечивали всенародную огласку, давали возможность заинтересованным лицам и учреждениям своевременно выступить с замечаниями и предложениями, что способствовало бы наиболее целесообразному решению вопросов текущего и перспективного устройства водных путей [10].

Рассмотрение практической работы министерства в данном направлении, т.е. реализации программы изысканий, свелось бы в рамках настоящей статьи к перечислению и самой общей характеристике значительного числа экспедиций на реки Сибири, действовавших накануне и в годы Первой мировой войны. Поэтому свою задачу мы ограничиваем анализом изысканий по сооружению Обь-Енисейского водного пути. Этого требует прежде всего логика предыдущих наших работ относительно названного водного соединения [2; 3. С. 135–150]. По поводу же идеи создания грандиозного водного пути, который связал бы европейскую часть страны с восточными окраинами, здесь достаточ-

но отметить следующее. Изыскания по соединению Волго-Камского бассейна с Обь-Иртышским велись с 1910 г. Возглавлял их начальник исследований водных путей Среднего Урала инженер А.И. Фидман. Экономическое обоснование проекта было поручено известному ученому, профессору Петербургского политехнического института В.С. Никольскому [5, 15, 19]. Анализ данной работы нуждается в отдельной публикации.

Как следует из отчета по исследованию Обь-Енисейского водного пути [10. С. 94–95, 170–173], экспедиционная партия для этого района была организована Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог и действовала с 1 марта 1911 г. Программа работ данной партии на 1911–1915 гг. включала три главные задачи. Первая предусматривала исследование и составление проекта Обь-Енисейского водного сообщения по более южному, чем существовавшее, направлению. Вторая заключалась в исследовании Енисея между городами Красноярском и Енисейском, а третья состояла в изучении сложных для судоходства мест по Енисею от города Енисейска и до Северного ледовитого океана.

В 1911 г. на водоразделе между бассейнами Оби и Енисея предстояло произвести общий рекогносцировочный осмотр, а также инструментальную разведку водоразделов Кетско-Кемского и Сочур-Кемского. Начальником Обь-Енисейской партии был назначен опытный инженер путей сообщения Е.В. Близняк. Анализируя историю вопроса о рассматриваемом водном пути, сопоставляя картографические материалы, инженер Е.В. Близняк перечислил семь теоретически возможных вариантов соединения бассейнов Оби и Енисея. Это следующие варианты (начиная с севера): 1) р. Вах (приток Оби) – водораздел – р. Елогуй (приток Енисея); 2) р. Тым (приток Оби) – перевал – р. Сым (приток Енисея); 3) рр. Кеть, Озерная с притоками (со стороны Оби) – канал – рр. Малый и Большой Касы (со стороны Енисея); 4) рр. Кеть, Сочур (со стороны Оби) – перевал – рр. Песчанка, Кемь (со стороны Енисея); 5) р. Кеть (приток Оби) – перевал – рр. Тья и Кемь (со стороны Енисея); 6) рр. Чулым, Кемчуг (со стороны Оби) – перевал – р. Кемь (приток Енисея); 7) р. Чулым (приток Оби) – перевал у д. Яновой – Енисей [11. С. 1–5].

При схематическом сравнении вариантов Е.В. Близняк исходил из того, чтобы выход Обь-Енисейского соединения оказался как можно ближе к устью Ангары, мыслившейся естественным звеном Транссибирской водной магистрали. При соблюдении данного условия сразу же отвергались первый и седьмой варианты. Кроме того, при сооружении канала по первому, северному, варианту соединительный путь прошел бы по безлюдной местности на средней широте 62°. Наиболее южный, седьмой, вариант отличался очень высоким водоразделом, недостаточным количеством воды для питания водораздельного бьефа и значительным удлинением пути. Вариант Тым-Сымский, т.е. второй, не имел, с точки зрения Е.В. Близняка, особых преимуществ перед уже существовавшим Кеть-Касовским сообщением, но соединение по этому варианту прошло бы также по местам совершенно пустынным. По варианту Чулым-Кемчуг-Кемскому, или шестому, пришлось бы пересекать три водораздела. Причем послед-

ний водораздел между Кемью и Енисеем возвышался над ними, согласно уже имевшимся данным, на 27 и 51 сажень соответственно. По этому варианту также был очевидным недостаток воды для питания водораздельного бьефа.

Таким образом, по рассуждению Е.В. Близняка, детальному рассмотрению подлежали три оставшихся варианта: существующий Кеть-Касовский, Кеть-Сочур-Кемский и Кеть-Тья-Кемский. По Кеть-Сочур-Кемскому варианту исследования производились Обь-Енисейской партией в 1911 г. По предварительным предположениям в состав соединительного пути по этому варианту включались (расстояния в верстах): 1) р. Кеть от устья до р. Озерной – 517; 2) р. Кеть от устья р. Озерной до устья р. Сочура – 158; 3) р. Сочур от устья до водораздела – 151; 4) водораздельный бьеф – 14; 5) р. Песчанка Плотбищенская – 15; 6) р. Песчанка – 19; 7) р. Кемь – 15. Всего 889 верст.

Однако на основании данных, полученных экспедицией в 1911 г., этот вариант представлялся проблематичным. Своими впечатлениями об этом районе инженер Е.В. Близняк поделился позднее с читателями журнала «Водные пути и шоссейные дороги». Он писал, что «водораздел между реками Сочур и Песчанка являл собою возвышенную болотистую местность, заросшую глухой тайгой и совершенно безлюдную. По его свидетельству, места эти были настолько глухие, что даже старожилы ближайших к верховьям Сочура деревень не знали этой реки. Не было о ней сведений и в известном географическом словаре Семенова-Тян-Шанского. Изыскательской партии, работавшей здесь в 1911 г., пришлось искать Сочур в течение пяти дней [4. С. 2].

Как следует из журнала (протокола) технического совещания Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог от 17 марта 1912 г., Кеть-Сочур-Кемский вариант был изучен достаточно полно в условиях рекогносцировочных исследований с использованием в необходимых случаях совершенных приемов (мензуральная съемка, двойная нивелировка и др.). Малую пригодность этого варианта Е.В. Близняк объяснял главным образом недостаточными запасами воды для питания водораздельного бьефа и системы в целом. Партией был произведен ряд определений расходов воды на реках предполагаемой системы. Для определения количества осадков и величины испарения воды устраивались дождемерные и испарительные посты. Тем не менее, инженер Е. Курдюмов, выступавший экспертом на этом техническом совещании, сделал заключение о пригодности в гидрографическом отношении Кеть-Сочур-Кемского варианта. Он подчеркнул то обстоятельство, что определения расходов воды производились в особенно благоприятных для этого условиях благодаря исключительно засушливому лету.

В 1911 г. Обь-Енисейская партия успела провести разведочные работы, хотя и менее детальные, с применением упрощенных приемов исследования (барометрическое нивелирование и др.) на Кеть-Тья-Кемском направлении, отстаиваемом Е.В. Близняком. Этот вариант содержал три подварианта соединительного пути. Первый включал отрезки: 1) р. Кеть от устья до устья р. Шайтанки – 809 верст; 2) р. Шайтанка – 27; 3) водораздельный бьеф – 21; 4) р. Нижняя Березовая –

10,5; 5) р. Тья – 55; 6) р. Кемь – 37,5. Всего 960 верст. Второй состоял из следующих частей: 1) р. Кеть от устья до устья р. Шайтанки – 809 верст; 2) р. Шайтанка – 39; 3) водораздельный бьеф – 13; 4) р. Верхняя Березовая – 10; 5) р. Тья – 60; 6) р. Кемь – 37,5. Всего 968,5 верст. Третий складывался из таких отрезков: 1) р. Кеть от устья до слияния Б. и М. Кети – 850; 2) р. Большая Кеть – 30; 3) водораздельный бьеф – 13; 4) р. Тья – 67; 5) р. Кемь – 37,5. Всего 997,5 верст [12. С. 67–71].

Материал по Кеть-Тья-Кемскому направлению, так же как и предыдущий, рассматривался в отделе водных и шоссейных сообщений, возглавляемом инженером И. Калининным. По вопросу о необходимости более подробного исследования одного из южных направлений соединительного пути последовало заключение в том роде, что из всех сколько-нибудь изученных вариантов только Кеть-Тья-Кемский представляет интерес, как решающий вопрос питания системы без сооружения специальных водохранилищ. Это заключение основывалось на предполагаемом избытке воды. Данный фактор при соответствии остальных условий имел бы весьма важное значение. Дело в том, что в расчет принимались будущие экологические изменения. Предполагалось, что с заселением и развитием края будут изменяться в отрицательную сторону и его географические условия. В зависимости от этих соображений определялся и объем работ партии на полевой сезон 1912 г. [12. С. 74].

Участники технического совещания, состоявшегося 17 марта 1912 г., ознакомились с данными, полученными Обь-Енисейской экспедицией в 1911 г. Детально рассмотрению и обсуждению подверглись варианты Кеть-Сочур-Кемский и третий подвариант Кеть-Тья-Кемского варианта. Два других подварианта Кемь-Тья-Кемского направления не обсуждались на том основании, что они со всей очевидностью не представляли никаких преимуществ в сравнении с рассматриваемыми и, самое главное, являлись «совершенно необеспеченными водой» [12. С. 75–79].

Анализируя данные по Кеть-Сочур-Кемскому варианту, участники технического совещания убедились в том, что при сооружении соединительного пути по этому направлению потребовалось бы устройство значительного по размерам водохранилища для питания канала на водораздельном бьефе. Кроме того, было выяснено, что в дополнительном питании водой будет нуждаться и шлюзованная часть рек на протяжении около 200 верст. Картографический и иной материал ставил под сомнение возможность собрать в этом районе необходимое количество воды. Поэтому участники совещания отвергли необходимость более детального исследования Кеть-Сочур-Кемского варианта.

Третий подвариант Кеть-Тья-Кемского направления анализировался в сравнении с существовавшим соединительным водным путем (Кеть-Касовским). Учитывались основные данные об условиях питания водой района, протяженность пути, стоимость гидротехнических работ и пр. При этом на стороне Кеть-Тья-Кемского направления преимущество оказалось лишь в водопитании системы. Следует заметить, что присутствовавший на совещании начальник Томского

округа путей сообщения инженер Б.А. Аминов, руководивший в свое время строительством Обь-Енисейского водного пути, заявил о существовании к северу от построенного пути значительных, но еще не исследованных озер, способных обеспечить водопитание при развитии системы в будущем.

Учитывая недостаток точных данных по Кеть-Тья-Кемскому направлению в сравнении с подробно исследованным Кеть-Касовским, где уже существовал соединительный путь, техническое совещание высказалось за необходимость более детального исследования первого. В соответствии с этим решением была определена программа работ Обь-Енисейской экспедиции на 1912 г. Основная задача состояла в отыскании наиболее пониженной точки водораздела. Коль скоро таковая была бы найдена, то это существенно снизило бы объем работ по выемке грунта при строительстве канала. Следует отметить, что по предварительным изысканиям 1911 г. стоимость этой части гидротехнических работ составляла около 38% общей проектной стоимости соединительного пути. В рамках этой задачи предстояло производство буровых работ и др. [12. С. 78].

Обь-Енисейскую экспедицию 1912 г. возглавлял, как и в предшествующий полевой сезон, инженер путей сообщения Е.В. Близняк. В теоретическом плане исследуемое направление представлялось весьма заманчивым. Предполагаемый водный путь проходил по району, более перспективному в сельскохозяйственном отношении, что имело немаловажное значение в условиях столыпинской аграрной реформы. Этот район, располагающийся примерно на широте г. Енисейска, был достаточно известен в истории торговых отношений России с Китаем благодаря издавна устроенному волоку, служившему для переброски грузов между бассейнами Оби и Енисея.

Кеть-Тья-Кемский вариант был исследован в районе наибольшего сближения р. Кети и Тьи основательно. В этом убеждает журнал технического совещания Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, состоявшегося 19 апреля 1913 года [12. С. 80–85]. Предварительно изучались также материалы предшествующих экспедиций, в частности исследований 1875 г., проведенных под руководством лейтенанта флота А.К. Сиденсера. Были тщательно проведены инструментальная и подробная барометрическая нивелировки.

Полученные данные позволили составить проектные предположения на сооружение ветви Обь-Енисейского водного пути по рр. Кети (от устья до р. Озерной), Тье (другое название – Еловка) и Кеми. Примерная стоимость этого пути исчислялась в 54,8 млн руб., что на 31,5 млн руб. превышало сумму, необходимую для коренного переустройства существовавшего водного пути по Кеть-Касовскому направлению. Столь значительная разность была обусловлена, помимо прочего, необходимостью значительных работ по выемке грунта на водораздельном бьефе по Кеть-Тья-Кемскому варианту. (При устройстве канала длиной около 14,5 верст глубина выемки должна была составлять 17 сажень.)

По мнению Е.В. Близняка, разность в стоимости гидротехнических сооружений по указанным вариантам, даже без учета технических трудностей Кеть-Тья-

Кемского варианта, заставляла «решить вопрос категорически в пользу Кеть-Касовского направления» [12. С. 64], т.е. в пользу существовавшего водного пути. Аналогичным по сути было и заключение технического совещания [12. С. 85]. Таким образом, предстояло более углубленное изучение возможностей коренного переустройства созданной ранее соединительной системы между бассейнами Оби и Енисея. Эта работа началась в 1913 г. Были произведены подробные съемки Кети на том протяжении реки, на котором она входила в состав соединительного пути: от устья до впадения р. Озерной (631 верста). Такая необходимость возникла в связи с тем, что до 1913 г. точных планов Кети не имелось, а данные, полученные в 1875 г., основывались на приблизительной, глазомерной съемке. Кроме того, в 1913 г. производилась двойная инструментальная нивелировка на протяжении всего пути от Оби до Енисея и были установлены металлические реперы для закрепления работ экспедиции [13. С. 65–66].

В 1914 г. проводились дополнительные съемки, нивелировки и геологические изыскания в связи с требованиями проекта соединительного водного пути. Для изучения водной мощности рек системы был организован Обь-Енисейский гидрометрический район с четырьмя станциями круглогодичного действия. Полученные результаты позволяли считать исследования по Обь-Енисейскому пути почти законченными. Параллельно разрабатывались материалы предыдущего полевого сезона и составлялись проектные предположения соединительного пути. На дальнейший ход работы по переустройству соединительного пути повлияла война. На 1915 г. полевые работы уже не планировались. Завершением обработки материалов и составлением эскизного проекта водного пути занимался сокращенный состав инженеров [13. С. 63–67].

Возможность переустройства или окончательного устройства Обь-Енисейского соединительного пути представлялась вполне реальной. Об этом свидетельствует «Записка о возможной очереди осуществления соединительных водных путей в Российской империи», составленная заведующим бюро изысканий Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог инженером В.М. Родевичем и опубликованная в 1913 г. [6]. Как следует из названия, данная публикация не имела характера официальной программы, но должность и причастность автора к этой работе позволяют отнести к его записке, по крайней мере, как к материалу для выработки такой программы. Автор подчеркнул, что в данной связи он не стремился определить сроки строительства тех или иных соединительных путей, поскольку конкретные даты всегда зависят от наличия средств и иных обстоятельств. Вместе с тем он отметил, что последовательность или

очередность осуществления проектов водных соединений более или менее очевидна. В.М. Родевич отказался и от попытки наметить общую для всей России очередность работ в этом отношении, разбил территорию империи на восемь районов. В первую очередь он поставил разработанные или разрабатываемые проекты водных путей на том основании, что при подготовке этих проектов уже сама по себе соблюдалась известная очередность. В данном контексте было совершенно естественно видеть Обь-Енисейский (и Камско-Иртышский) соединительный путь в числе пяти первоочередных объектов предстоящего водного строительства [6. С. 8].

Обосновывая очередность водного строительства для Сибири, В.М. Родевич не удержался от косвенного прогноза, предположив, что «открытия сквозных вывозных путей – Камско-Иртышского и Обь-Енисейского – раньше 5–7 лет ожидать нельзя» [6. С. 23]. Следует напомнить, что это было сказано до начала Первой мировой войны, которая, несомненно, отодвинула бы и более точные сроки строительства водных путей в России. Вместе с тем очевидно, что попытка определить сроки строительства Обь-Енисейского водного пути, предпринятая компетентным лицом, – это еще одно свидетельство серьезности намерений Министерства путей сообщения дореволюционной России по созданию Транссибирского водного пути.

Мировая война и последовавшие за ней социальные потрясения в России помешали реализации, воплощению в жизнь дерзновенной идеи создания Транссибирского водного пути. Идеи, которую вынашивали и лелеяли многие поколения наших предков, пытавшихся доказать неабсолютность той истины, что «за морем телушка – полушка, да дорога перевоз». К сожалению, в послеоктябрьский период истории страны мысль проектировщиков относительно сибирских рек тщилась над тем, чтобы повернуть их вспять, но не работала в том направлении, чтобы соединить их и создать единую, рентабельно функционирующую транспортную сеть. Во многом абсурдная экономика предшествующих десятилетий, обусловившая сегодняшние социальные и политические катаклизмы, должна смениться экономикой реалистичной, отвечающей требованиям жизни.

Путь к этому состоит, кроме прочего, в предельно целесообразной организации перевозок. А для этого, в свою очередь, потребуется создание единой, четко функционирующей сети коммуникаций, объединяющей все виды транспорта. Это аксиома, и автор статьи далек от претензий на открытие. Мост, связывающий прошлое с настоящим и перекинутый в будущее, есть исторический опыт. Наша цель достигнута, если удалось его обобщение в рамках поставленной задачи.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *А-ич*. Неотложная реформа // Русское судоходство. 1906. № 1.
2. *Большаков В.Н.* О соединительном водном пути между бассейнами Оби и Енисея // Хозяйственное освоение Сибири: История, историография, источники. Томск, 1991. Вып. 1. С. 118–135.
3. *Большаков В.Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX в. Новосибирск, 1991.
4. *Водные пути и шоссейные дороги*. 1914. № 2.
5. *Герасимов Н.В.* Проект Трансуральского водного пути // Русское судоходство. 1911. № 11. С. 20–35.

6. *Записка* о возможной очереди осуществления соединительных водных путей в Российской империи / Сост. инж. В.М. Родевич. СПб., 1913. 35 с.
7. *К систематическому исследованию сибирских рек* // Русское судоходство. 1908. № 1.
8. *Левандовский Ф.И.* Нынешние и будущие внутренние водные пути России // Русское судоходство. 1906. № 1.
9. *Материалы* для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. СПб, 1906. Вып. 17: Обзор сибирских судоходных рек.
10. *Материалы* для описания русских рек... СПб., 1912. Вып. 30.
11. *Материалы* для описания русских рек... СПб., 1913. Вып. 36, ч. 1. С. 1–5.
12. *Материалы* для описания русских рек... СПб., 1914. Вып. 51, ч. 2.
13. *Материалы* для описания русских рек ... СПб., 1915. Вып. 65: Текст.
14. *Протокол* заседания комиссии по вопросу об устройстве внутренних водных путей // Русское судоходство. 1906. № 9. С. 2–7.
15. *Протоколы* общих собраний по докладу Н.В. Герасимова // Русское судоходство. 1911. № 12. С. 4–7.
16. *Пути* сообщения России. 1909. № 6. Приложение.
17. *Пути* сообщения России. 1910. № 7–8. Часть неофиц.: Бюллетень междуведомственной комиссии для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений империи. № 14.
18. *Русское судоходство*. 1906. № 9.
19. *Соединение* Камы с Обью // Русское судоходство. 1910. № 8. С. 134–135.
20. *Труды* четырнадцатого съезда русских деятелей по водяным путям в 1912 г.: Журналы заседаний. СПб., 1912.
21. *Чубинский П.* Непрерывный водный путь от С.-Петербурга до озера Байкал // Русское судоходство. 1906. № 5. С. 39–73.

Статья представлена кафедрой отечественной истории исторического факультета Томского государственного университета, поступила в научную редакцию «Исторические науки» 6 декабря 2006 г., принята к печати 13 декабря 2006 г.