





В неполном виде

Фотографии:
Валерий Бодряшкин

Обь-Енисейский канал. Потерянный масштаб

Сибирь всегда была и до сих пор остаётся пустыней.

То, что мы самоуверенно называем регионом, — всего лишь пригодные для жизни коридоры, нанизанные на тонкие строчки перечеркнувших карту транспортных путей.

Обь-Енисейский канал — несостоявшаяся артерия Сибири. Амбициозный, но бесславный конкурент главного сибирского божества — Транссиба. Сложись судьба канала по-другому, облик Сибири, картины городов и образы жизни людей, их населяющих, сегодня могли бы быть несколько иными.

Сибирское окно в Европу

1872 год. Купец Фунтусов шумит на весь Енисейск. Ещё недавно никому не известный торговец, сегодня —

гласный Енисейской городской думы, он стал вдруг фигурой общественно важной. За его крепкой спиной замычал Проект. Сквозной торговый путь от Иркутска до Тобольска! Комиссии из Министерства путей сообщения и невероятная, в десять тысяч рублей,



«Сибирский брат Суэцкого канала» должен был перечеркнуть дикие земли, накрепко соединив сибирские Запад и Восток.

премия команде первого парохода, который пройдёт по рукотворному каналу, соединяющему Обь и Енисей. «Сибирский брат Суэцкого канала» должен был перечеркнуть дикие земли, накрепко соединив сибирские Запад и Восток.

Губерния всего тридцать лет как стала заметной на карте мира, когда сюда потянулись золотодобытчики. Экономический бум быстро оживил старую идею — речные системы Оби и Енисея должны быть соединены, чтобы прииски вовремя снабжались припасами, а товары из Енисейска не приходилось везти длинным путём, через Кемь и Маковский волок. Соседняя Обь уже вовсю кишит судами, её бороздят сто четырнадцать пароходов и четыреста барж.

Но грузы на томских и тюменских складах неделями дожидаются отправки на восток: для речного парохода бассейны Енисея и Ангары опасны, течение сильно, а пороги не-

преодолимы. Сухопутный же тракт даром что называют Большим Сибирским — по тряске и распутице в пору возить только китайский чай и другой легковес.

О железной дороге пока и мечтать не приходилось, строить её — в десятки раз дороже, чем копать каналы, так что пока — реки, реки!

Ещё в начале века партии инженеров трижды (1800, 1810, 1814 г.г.) снаряжались, чтобы исследовать возможности соединить великие сибирские реки, но экспедиции напоминали, скорее, визиты географической вежливости — тогда ещё ни о какой сибирской экономике всерьёз и речи не шло, слишком малонаселёнными были бассейны Оби и Енисея.

Но сегодня, в живые и активные семидесятые годы девятнадцатого века, когда до Енисейска пытаются добраться северными реками пароходы даже и под британским флагом, географию нужно покорять! От

местных жителей Фунтусов узнаёт: на лодке без особого труда можно попасть с Кети на Малый Кас, потом перебраться на Большой Кас, откуда рукой подать до вод Енисея. Снаряженная им экспедиция подтвердила — всего несколько километров болотистой земли отделяют Енисейский бассейн от Обского, а значит — енисейских торговцев от большого мира (форпостами которого были, конечно, Томск, Тюмень и Тобольск).

Министерство путей сообщения Российской империи поддержало купца и снарядило две экспедиции. Одна, под руководством инженера Сиднсера, прошла из Оби по реке Кеть и её притокам до водораздела и подтвердила данные, собранные Фунтусовым. Другую экспедицию возглавлял барон Аминов, который заинтересовался Ангарой. Вскоре барон Бьорк Александрович Аминов, один из самых талантливых российских гидротехников того време-



Юлия Шипуля

Студентка факультета журналистики Томского государственного университета. Работает в томских СМИ с 2007 года.

Сфера интересов: современное искусство, импрессионизм, традиционная культура, волонёрское движение.

Bolid_@mail.ru

ни, стал начальником Томского округа путей сообщения и руководителем строительства Обь-Енисейского канала. Работы на трассе канала начались в 1882 году.

Дорога, проложенная по лесам и болотам вдоль канала, до сих пор называется «баронским трактом». Аминов ещё не знает, что это будет едва ли не единственной благодарностью потомков за годы, посвящённые им прорубанию сибирского «окна в Европу».

Стройка века

Болотистую таёжную почву сотрясли невиданной силы удары — это забивал сваи паровой копер, к сожалению, единственный механизм, доступный строителям каналов того времени. Основная же работа — «грызть землю» лопатой и кувалдой.

Впрочем, работники потянулись на новую стройку охотно. Две тысячи ссыльнопоселенцев, крестьян и мещан, которых в мае свезли на Обь-Енисейский канал из сибирских губерний, получали неплохое жалование. Землекопы зарабатывают по 80 копеек в день, а плотники и кузнецы — по рублю. Работа — с 6 утра до 5

вечера. Хлеба, каши и щей вдоволь, а домой можно привезти чистыми деньгами до девяноста рублей.

Несмотря на отдалённость и изолированность района от крупных населённых пунктов и благ цивилизации, для постоянно проживающих специалистов, рабочих, их семей были созданы вполне пристойные условия жизни. Они имели отдельные квартиры, неплохое жалование, казённое снабжение более чем десятью видами продуктов, керосином и ламповым стеклом. Каждое жилое помещение было снабжено коровником, погребом, приусадебным участком. Служащие и рабочие водного пути первыми в этой глухомани стали разводить картофель, редис, лук, морковь и т. п. Хотя работы в этих краях велись в неимоверно тяжёлых условиях, в глухой непроходимой тайге, желающих сюда попасть было предостаточно. При этом брали на «стройку века» только самых здоровых. Так, в 1888 году из тысячи кандидатов отобрали только 494 человека. В основном это были жители Томской и Тобольской губерний.

Каналы же в России строить умеют, строят самозабвенно и на века. При Петре построены Вышневолоцкая

1872 Появление идеи Обь-Енисейского канала

1882 Начало работ на трассе канала

1882 Решение Госсовета уменьшить финансирование проекта

1886 Приказ МПС уменьшить размеры шлюзов

1891 Начало строительства Транссиба

1893 Канал построен «в неполном виде»

1896 Начало движения по Транссибу

1898 Достроены гидротехнические сооружения Обь-Енисейского канала — также «в неполном виде»



В тридцатых годах к каналу потекли новые люди, которые искали как раз того, от чего пытался избавиться барон Аминов, — пустоши. Староверы-беспоповцы, строившие в этих местах поселения, уходили в леса от НКВД и колхозов.

система и Ладожский канал, крупнейшие на то время в Европе. В середине девятнадцатого века — Сайменская система в Финляндии, которая пропускает до трёх с половиной тысяч судов в год и будет служить, между прочим, и в двадцать первом веке.

Канал будет построен через одиннадцать лет, в 1893 году. Водный путь длиной в четыреста километров наконец-то соединит два богатых региона. Ещё пять лет будут достраивать шлюзы и плотины. Через реки Кемь, Озерная, Ломоватая, Язевая, Большой Кас, затем — по рукотворному руслу длиной почти в восемь километров, глубиной в два метра и шириной в десять, затем двести километров по Малому Касу — и путь в Енисей открыт.

Но воспользоваться плодами этих гигантских трудов так никому и не придётся.

Мёртворождённое дитя

В 1882 году Государственный совет Российской империи принимает страшное, роковое решение — выделить на строительство канала 660 тысяч рублей вместо 8 миллионов по первоначальному проекту, определив физические параметры будущего соединительного пути лишь для хода маломерного флота. Обь-Енисейский канал должен быть сооружён за два года и в «неполном виде».

Дело должно быть сделано наскоро, «начерно» — посмотрим, что выйдет. Канал начали строить, на ходу проводя изыскания и корректируя проект. В 1886 году Министерство путей сообщения приказывает уменьшить размеры строящихся шлюзов.

В итоге получившийся канал был проходим лишь для небольших барок грузоподъёмностью 500 пудов, и только в мае, в большую воду, по нему можно было провести суда водоизмещением 5000 пудов. В шлюзах могли поместиться баржи длиной 22 метра, шириной 7,5 метра и осадкой 1,25 метра. По сибирским масштабам на заре двадцатого века — скорлупки.

Канал обживают тучи комаров и гнуса. На стройке цинга, припасы не первой свежести, строители отказываются возвращаться на следующий год.

Газетчики полны скепсиса относительно начинания, которое казалось судьбоносным: «Что если кто вздумает в сооружённом канале утопить курицу, предварительно должен связать ей ноги», печатает «Сибирский вестник». Появлялись и более убий-





Хотя работы в этих краях велись в неимоверно тяжёлых условиях, в глухой непроходимой тайге, желающих сюда попасть было предостаточно. При этом брали на «стройку века» только самых здоровых.

ственные характеристики: «Обь-Енисейский водный путь — мёртворождённое дитя: неизменно, когда его зачали, во время беременности исковеркали, изломали, а когда оно появилось на свет, то увидели, что не для мира сего оно сотворено...».

В стороне от собравшей невероятную мощь ревущей Транссибирской магистрали канал открыл навигацию для нескольких небольших пароходиков.

Некоторые историки, любители заговоров, как и в известной истории с Транссибирской магистралью, списывают фиаско строителей канала на происки тех же купцов-извозчиков, которым новая магистраль была невыгодна и которые дали взятку корыстным столичным чиновникам, в исполнение заказа и «похоронившим» проект. Легенда, конечно.

Главным могильщиком канала стал Транссиб, заложенный в 1891-м, — Западно-Сибирская железная дорога начала функционировать в 1896 году. Разрабатывавшие проект гидротехники просто не учли, да и не могли, очевидно, предвидеть скорости, которую наберет прогресс технологий за десятилетие.

Проект, который имел шансы повлиять на историю Сибири (авторы обещали государству и купцам значительные прибыли!), морально устарел, пока государственные мужи набираются решимости развернуть строительство в полную силу. В идею канала не верят, и строить его уже некому.

Только в 1905 году по каналу перевезут 50 тысяч пудов рельсов, и опять над Кетью, Водораздельным озером и Малым Касом наступит тишина.

А в 660 тысяч, конечно, не уложились. Потратили три с половиной миллиона.

Нехватка воли

Несколько раз к теме водного пути с Оби на Енисей пытались вернуться — слишком уж яркой была идея. В 1911 году начались новые изыскания, но на вторую стройку не хватило ни духу, ни времени — взятая по случаю начавшейся мировой войны пауза затянулась надолго. Вся страна покатила под откос, и судьба какого-то канала вряд ли кого-то волновала.

Время, паводки, бесхозность подточили и разрушили шлюзы и плотины, от которых сегодня остались лишь фрагменты.





Несмотря на отдалённость и изолированность района от крупных населённых пунктов и благ цивилизации, для постоянно проживающих специалистов, рабочих, их семей были созданы вполне пристойные условия жизни.

В тридцатых годах к каналу потекли новые люди, которые искали как раз того, от чего пытался избавиться барон Аминов, — пустоши. Староверы-беспоповцы, строившие в этих местах поселения, уходили в леса от НКВД и колхозов. Сегодня староверы, собственно, являются настоящими хозяевами этих мест — добраться до их многочисленных поселений, притаившихся в «медвежьем углу» Красноярского края, можно вертолётном или по зимникам, и по сей день канал остаётся для них связью с Большой землей — как и задумывал когда-то амбициозный Фунтусов. Канал используется и обитаем — но сибирской артерией он так и не стал.

Суда же и после заходили в Обь-Енисейский канал — изредка и не от хорошей жизни. В 1942 году из Оби пришли, обдирая бока, три колёсных парохода (задержавшихся в канале на четыре месяца — для повышения уровня воды приходилось строить специальные запруды), да в пятидесятые годы Колпашевский судоремонтный завод отправлял в Енисей починённые баркасы.

В последний раз древняя идея соединения Оби и Енисея возникла на закате развитого социализма. В 1983 году трасса старого канала подверглась детальной аэровизуальной съёмке, а с земли окружающую

местность изучали полевые группы гидрологов. Исследования показали: направление Кеть – Кас неблагоприятно для гидротехнического строительства из-за сильной заболоченности водораздела, а также полной необжитости прилегающей территории.

Тогда было решено соединять бассейны Оби и Енисея гораздо южнее — в Новосёловском районе, где Чулым бежит совсем рядом с Красноярским морем. К реализации этого проекта так и не приступили — видимо, его экономическая целесообразность была сомнительной даже во времена плановой системы ведения хозяйства.



Дорога, проложенная по лесам и болотам вдоль канала, до сих пор называется «баронским трактом». Аминов ещё не знает, что это будет едва ли не единственной благодарностью потомков за годы, посвящённые им прорубанию сибирского «окна в Европу».

Почему история этой магистрали так и не сложилась, не нашла места в большой истории? Если бы Обь-Енисейский водный путь был построен по первоначальному проекту и успел зарекомендовать себя как удобная транспортная артерия, он наверняка до сих пор бы служил людям.

И, несмотря на то, что идея соединения двух бассейнов за двести лет зарекомендовала себя как обречённая на провал, она до сих пор будоражит беспокойные умы.

Возможно, дело в нехватке воли, которую должна аккумулировать страна, чтобы реализовать масштабный инфраструктурный проект.

Возможно, строители канала всё же пытались действовать наперекор

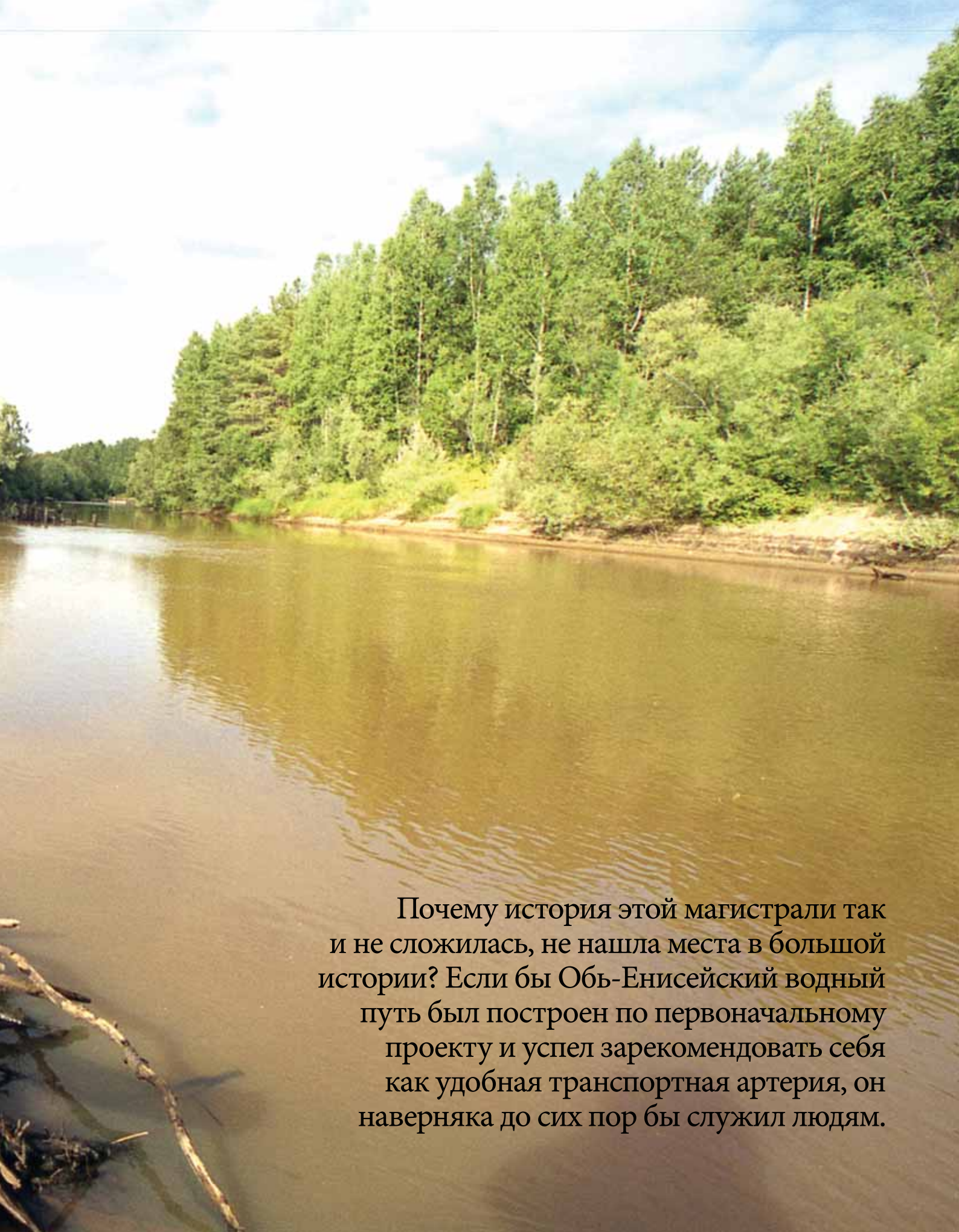
исторической и географической объективности — канал есть тема мифологическая, легендарная, а экономического основания у него не было и нет. Не за это ли строители и поплались крушением надежд?

От редакции

Мы так и не узнали, какого рода будущее открылось бы для Сибири, заработай канал в полную силу. Ответить на этот вопрос можно было лишь своевременным действием в соответствии с замыслом — а такого действия предпринято не было. В руках у нас осталась неизвестность — некая возможная,

но непрожитая жизнь. Это «чувство возможного» вообще характерно для размышлений о Сибири, Дальнем Востоке. Сейчас оно ещё может быть обращено в будущее. Но если в исторически разумное время его не упаковать в действительность нового освоения, нового исполнения Сибири, то не придётся ли поздним историкам положить формулировку вроде «Неуспех пятивековой программы российского освоения Сибири ряд авторов связывают с тем, что она была предпринята «в неполном виде», а ряд ключевых проектов в её рамках либо вообще не имели места, либо оказались несвоевременными».



A wide, calm river flows through a lush green forest. The water is a murky brown color, reflecting the sky and the surrounding trees. The forest is dense with tall, thin trees and thick undergrowth. The sky is blue with scattered white clouds. In the foreground, a fallen log is partially submerged in the water on the left side.

Почему история этой магистрали так и не сложилась, не нашла места в большой истории? Если бы Обь-Енисейский водный путь был построен по первоначальному проекту и успел зарекомендовать себя как удобная транспортная артерия, он наверняка до сих пор бы служил людям.