

Copyright © 2023 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2023. 18(4): 2161-2169
 DOI: 10.13187/bg.2023.4.2161

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



The History of the Design and Construction of the Ob-Yenisei Canal

Evgeny A. Akhtamov ^{a,*}, Anna P. Dvoreckaya ^a, Denis N. Gergilev ^a, Alexander G. Gryaznukhin ^a

^aSiberian Federal University, Russian Federation

Abstract

The issue of developing shipping communications in the Yenisei region constantly attracts the attention of the researchers. A new wave of interest in the problem of the Ob-Yenisei Canal arose in the 1980–1990s, which was associated with research of the canal by employees of the Novosibirsk Institute of Water Transport. In this article, based on the analysis of materials from the chronicle of A.I. Kytmanov, the progress of survey and construction work was reconstructed, significant events in public life that accompanied the construction of the canal were considered, and the persons who directly influenced the work were shown. The object of study of this article is the history of the survey and construction work of the Ob-Yenisei Canal. The authors focus on the evolution of views on possible ways to connect the two rivers, the role of the government and public of the Yenisei province in this process. The authors note that the discussion of the projects was lengthy, which is explained by the complexity of the conditions of the proposed construction and its high cost. It is worth noting the significant role of representatives of the local community, primarily merchants, in the preparation and financing of reconnaissance expeditions. The authors note that despite a long study of possible junctions of the Ob and Yenisei, as well as expensive construction, local merchants and industrialists were never able to take full advantage of the canal. During operation, limitations for large-scale shipping became obvious: insufficient water levels in the Ket and Kas rivers, terrain features that limited the ability to create a large supply of water, and significant water consumption in the lock system.

Keywords: Ob-Yenisei Canal, shipping, merchants, project, construction, Siberia.

1. Введение

Одной из наиболее острых проблем развития Сибири в дореволюционный период было недостаточное развития транспортных коммуникаций. Значительные расстояния, неразвитость транспортного сообщения сдерживали хозяйственное развитие региона. В этих условиях водное сообщение играло важнейшую роль. Это обусловило внимание правительства к проектам по строительству соединительного канала между Обью и Енисеем. Интерес правительства встретил поддержку, в том числе и финансовую, со стороны местного сообщества, прежде всего, купечества. Вместе с тем, долгие изыскательные и строительные работы не привели к долгосрочному желаемому результату. Несмотря на то, что проблема Обь-Енисейского канала получила освещение в научной литературе, выявление новых источников ставит задачу по пополнению существующей историографии.

2. Материалы и методы

Для проведения исследования авторами был привлечен широкий круг источников. Основу исследования составили материалы летописи Енисейского уезда и Туруханского края, составленной А.И. Кытмановым за период с конца XVI века по конец XIX века. Летопись содержит разнообразные

* Corresponding author

E-mail addresses: akhtamov@gmail.com (E.A. Akhtamov), advoreckaya@mail.ru (A.P. Dvoreckaya), turilak@yandex.ru (D.N. Gergilev), agagag@mail.ru (A.G. Gryaznukhin)

по характеру сведения: об иностранных экспедициях по Северному морскому пути, событиях общественной жизни в Сибири, истории изысканий и строительства Обь-Енисейского канала. Материалы периодической печати позволили пополнить сведения о развитии судоходства на Ангаре и Енисее, транспортировке грузов в Енисейском бассейне.

Работа основана на основных принципах исторической науки: научной объективности и историзма. Также использование хронологического метода позволило проанализировать эволюцию взглядов на развитие транспортного сообщения в Сибири, длительный процесс проведения изысканий и строительства канала. Комплексно рассмотреть историю строительства Обь-Енисейского канала позволил учет общественных настроений, а также экономической конъюнктуры.

3. Обсуждение

Вопросы, связанные с перспективами и проблемами создания судоходного канала между Обью и Енисеем, стали предметом изучения свидетелей и непосредственных участников строительства. Так, проводивший в 1884 году инспекцию канала И.И. Августовский, в своей работе «Обь-Енисейский соединительный путь и значение водного сообщения от Байкала до Оби» не только дал оценку хода строительства, но и рассмотрел историю исследований возможного Обь-Енисейского пути (Августовский, 1885). В ряде выпусков «Известий Императорского Русского географического общества» были опубликованы статьи, освещавшие ход изысканий, а также строительства Обь-Енисейского канала. В частности, в одном из выпусков было опубликовано описание капитана-лейтенанта А. Сиденснера о ходе экспедиции Министерства путей сообщения на водораздел Оби и Енисея (Сиденснер, 1878). Купец А.М. Сибиряков содействовал исследованию Сибири и развитию судоходства, также, помимо многочисленных статей, им была опубликована работа о проблемах судоходства в Енисейской губернии (Сибиряков, 1907).

В советский период проблемы водного сообщения между Обью и Енисеем нашли отражение в работах Гурьевича (Гурьевич, 1932). В историографии представлены авторы, как осуждавшие строительство канала (Берштейн-Коган, 1953), так и поэтизировавшие достижение инженерной мысли (Залесов, 1967).

В послесоветский период появилось большое количество работ, посвященных Обь-Енисейскому каналу. Проблемы развития речного транспорта Сибири, Енисейской губернии XIX века изучены в работе Н.Н. Большакова (Большаков, 1991). Положение рабочих, вопросы организации строительства Обь-Енисейского канала рассмотрены в работах И.А. Агеева (Агеев, 2007; Агеев, 2010).

Широкий круг вопросов, связанных с развитием идеи о сооружении Обь-Енисейского канала, а также мероприятиями, позволившими воплотить грандиозный проект в жизнь, затронуты в работах историков, изучавших жизнь и деятельность енисейского купечества (Быконя и др., 2012; Пирогова, 2018), поскольку основными вдохновителями идеи о строительстве водного канала были купцы, искавшие возможность более быстрой и менее затратной доставки своих товаров. Проблемы транспортного сообщения в Сибири проанализированы в статье О.М. Долидович, В.И. Федоровой, А.С. Жулаевой (Dolidovich et al., 2019).

В работах иностранных авторов история строительства Обь-Енисейского канала практически не представлена. История развития судоходства в бассейнах Оби и Енисея в работах зарубежных авторов упоминается в контексте развития судоходства в арктическом регионе (Маккэннон, 2012). Наиболее подробно история навигации и проблемы водного сообщения между Енисеем и Обью рассмотрены в совместной работе Дж.П. Ниелсена и Э. Окхузена (Nielsen, Okhuizen, 2022). При этом, история водного сообщения в Енисейской губернии рассматривается в контексте истории сообщения по Северному морскому пути.

4. Результаты

Еще в 1797 году правительство обратило внимание на старинные водные пути Сибири, следуя которыми можно было попасть из Оби в Енисей. Генерал-майор Новицкий предоставил проект соединения реки Тым, впадающей в Обь, с рекой Сым, притоком Енисея, посредством канала между Тымом и Сымом. В следующем году последовало даже Высочайшее повеление привести проект в исполнение. Проект не был полностью осуществлен, однако были достигнуты определенные результаты: была сделана съемка реки Кети и проведено тщательное исследование реки Ангары. Начальником Колывано-Воскресенских заводов обер-берг-гауптманом пятого класса Фроловым при сплаве на судах казенного свинца описаны по Ангаре пороги и шиверы, а унтершахтмейстерами Сметаниным и Копыловым под руководством берг-генерала Карелина начерчена карта Ангары (Щеглов, 1882: 333).

В 1809 году в Сибири было учреждено десять округов путей сообщения. В течение своего кратковременного существования округ успел обратить внимание на волок между Енисеем и Кетью и изыскать способы соединения Енисея с Леной (Андриевич, 1889: 127). В 1810 году полковник Риддер и инженер – капитан Полизов исследовали Маковский волок и систему рек Оби и Енисея. На основании этих исследований, продолжавшихся до 1814 года, они признали возможным соединение Оби и Енисея посредством притоков Енисея, Малой и Большой Песчанок и реки Кеми с

притоками Оби, Кеты и Согуром. Перешеек, разделяющий Малую Песчанку от Согура, они определили в 8 верст и 92 сажени (*Сборник..., 1876: 83*). По проекту на соединение Песчанок и Согура требовалось 950 000 рублей. На эти средства предполагалось построить 90 шлюзов и углубить реки. По этому пути могли проходить купеческие суда и казенные – со свинцом и прочим. Совет путей сообщения нашел этот проект преждевременным в виду малого движения судов по Енисею и Ангаре. (*Сборник..., 1876: 83*). Также были составлены проекты по соединению Енисея и Оби через приток Енисея Сым и приток Оби Тым, через притоки Енисея Елогуй и Оби – Вах. Однако оба этих проекта также не были утверждены (*Труды..., 1883: 51*).

В 1819 году М.М. Сперанский прибыл в Сибирь и в начале августа из Красноярска поехал в Енисейск. Помимо патриархальной простоты: «В нем (Енисейске) жили старожилы, большей частью потомки древних казаков; нравы отменно чистые и простые; в течение 10 лет в уездном суде не было ни одного подсудимого из всех обывателей уезда...» (*Корф, 1861: 48*), М.М. Сперанский отметил проблемы судоходства в регионе: «Судоходство по Енисею не приносит пользы местным жителям, поскольку суда проходят мимо Енисейска и разгружаются, только миновав село Усть-Кемское. Оттуда они отправляют выгруженные товары волоком на Маковскую пристань. «Ярмарка в Енисейске ничтожная, или, лучше сказать, ее ныне и нет» (*Вагин, 1872: 48*).

К идее о сооружении искусственных водных каналов на правительственном уровне вернулись в 1841 году. Тогда в Главном Управлении Путей Сообщения был рассмотрен проект устройства Кетского канала, на сооружение которого с углублением реки Кети, Песчанок, Кеми, Согура требовалось 960 тыс. рублей (*Кытманов, 2016: 259*). Однако этот проект не получил дальнейшего развития. Стоит отметить, что идея пароходного сообщения на Енисее также не нашла поддержки в местном обществе. Красноярская дума, обсуждая в 1839 году вопрос о даровании привилегий для организации буксирного пароходства красноярскому золотопромышленнику Н. Мясникову, нашла пароходство бесполезным для края: из Минусинска сплавливали только хлеб, а вверх по течению никакие грузы не доставлялись. Как отмечалось: «Для других грузов в Красноярске существуют карбазы для их переправы» (*Кытманов, 2016: 260*). Н. Мясников, получив привилегию на плавание по рекам Западной Сибири, в 1844 году завел на Оби первый пароход «Основа».

В начале 1860-х годов Ю.И. Кушелевский совершил ряд экспедиций по исследованию водных путей Сибири. Экспедиции снаряжал красноярский купец и меценат М.К. Сидоров. В 1863 году, после экспедиции Ю.И. Кушелевского с реки Оби на реку Таз, М.К. Сидоров возбудил ходатайство о выдаче ему привилегии на пароходство по Обской и Тазовской губам, и по рекам Таз и Турухан. Через два года он получил от департамента торговли и мануфактуры отрицательный ответ. В ответе, помимо прочего, было отмечено, что плавание по Тазу и Турухану может быть открыто не иначе как посредством проведения между этими реками канала. Тогда Сидоров подал заявку о разрешении ему прорыть канал на 70 верст за свой счет и пользоваться им в течение 45 лет, но и в этом Сидорову было отказано. Генерал-губернатор ответил ему, что если бы канал был нужен, то он был бы сделан и без Сидорова, а канал не нужен и проведение его на север невозможно (*Студитский, 1883: 58*).

Между тем, исследователи продолжали искать возможные пути строительства водных каналов. Так, в 1872 году инженером Бельцевым были сделаны изыскания по перевалу между Чулымом и Енисеем. Исследования показали, что разность горизонтов Чулыма и Енисея на расстоянии одиннадцати верст доходит до 440 футов. Ввиду этого, соединение рек в этом месте при неподходящей почве и недостатке воды на водоразделе, потребовало бы громадных гидротехнических сооружений (*Августовский, 1885: 32*).

В 1872 году енисейский купец П.Е. Фунтосов предпринял экспедицию по исследованию возможного водного пути с Оби на Енисей. О такой возможности П.Е. Фунтосову сообщил живший в селе Назимовском Паникаровский, который узнал об этом от остяков и тунгусов. П.Е. Фунтосов отправил для исследования пути небольшую экспедицию, состоявшую из 7 рабочих, под управлением своего племянника Константина Захарова. 18 июня экспедиция отправилась из села Маковского на лодке по реке Кети, из Кети она вошла в Озерную, но в 50 верстах выше ее устья она встретила большие лесные заломы, препятствовавшие плаванию и повернула назад, к речке Малой Озерной. Поднявшись по последней 25 верст, рабочие перетащили лодку на реку Озерную, обойдя таким образом заломы. Далее экспедиция добралась до озера Большого и, проплыв по нему до 5 верст, вошла в речку Норосовую и далее по болоту расстоянием в версту — водораздел Оби и Енисея — в Касовское озеро, но остяки не согласились плыть по нему, и экспедиция возвратилась обратно к озеру Большому. Проплыв версты четыре вдоль берега, экспедиция высадилась на берег, перетащила лодку и багаж в Касовское озеро, из которого выплыла в реку Малый Кас, из неё в Большой Кас и затем в реку Енисей. Таким образом, экспедиция возвратилась по Енисею в Енисейск на той самой лодке, на которой отплыла по Кети из села Маковского (*Кытманов, 2016: 487*).

Заинтересованность П.Е. Фунтосова в сооружении водного пути с Оби на Енисей объяснялась тем, что товары из Ирбита доставлялись в Енисейск по Чулыму и по Кети. Если по Чулыму могли ходить довольно крупные суда, то Кеть была не столь глубока. Это накладывало ограничения на купцов, замедляло проводку судов, в целом делало доставку товаров дорогой. Так, в Кытмановской летописи сообщается, что в 1873 году «Смородинниковский пароход на Кеть пришел поздно и до

Маковского не дошел 15 верст. Возчики-крестьяне прождав две недели разошлись по своим деревням, получив за то время 15–18 копеек за пуд, оттого доставка товаров в Енисейск была поздняя и дорогая» (Кытманов, 2016: 488).

Это побуждало местных купцов искать дополнительные пути доставки товаров, все чаще поднимать вопрос о соединении Оби и Енисея при помощи притоков Кети и Каса. В 1873 году П.Е. Фунтосов снарядил разведочную экспедицию, которая, проплыв по реке Кети, Озерной, Ломоватой, Язевой, Малому и Большому Касу, нашла, что на водораздел этой системы рек следует прорыть небольшой канал. При улучшении соприлегающих рек, водный путь может быть устроен без затруднений. П.Е. Фунтосов обещал пожертвовать 10 000 рублей в награду тому, кто первый на пароходе пройдет по этому соединительному пути (Августовский, 1885: 3).

Для подробной продольной нивелировки и промера рек, входящих в состав соединительного Обь-Енисейского пути, и составления проекта работ, правительство командировало инженеров путей сообщения барона Б.А. Аминова и Липина. П.Е. Фунтосов на эти исследования передал капитал в размере 10 000 рублей, ранее предназначавшийся им в награду за провод первого суда по Обь-Енисейскому водному пути. Географическое общество передало в распоряжение Министерства путей сообщения 2 000 рублей, пожертвованные для этих изысканий А.М. Сибиряковым. Экспедиция Аминова выяснила, что озеро Большое имеет в поперечнике по судовому ходу четыре с половиной версты и горизонт его воды лежит над меженным уровнем реки Озерной при ее устье на 8,36 сажени и над устьем реки Большого Каса на 25,79 сажени. Это означало, что весь соединительный путь пройдет 560 верст по реке Кеть, по реке Озерная – 14,4 версты, по реке Ломоватая – 47,2 версты, по реке Язевая – 31,7 версты, и по рекам Малый Кас – 89 верст и Большой Кас – 191,5 версты. На основании изысканий экспедиции Б.А. Аминова был составлен проект работ. Проект предполагал, что между Большим озером и Малым Касом следует прокопать канал в 7,35 версты; реки расчистить от заломов и спрямить; на реках устроить 29 шлюзов и 28 плотин. При условии, что при возведении канала можно будет бесплатно пользоваться лесом, общая стоимость работ была оценена приблизительно в 6 803 251 рублей. По проекту, данный водный путь из Оби в Енисей, позволил бы осуществлять проводку судов, имеющих длину 22 сажени и ширину 3,5 сажени (Августовский, 1885: 5).

В 1882 году проект работ по устройству Обь-Енисейского соединительного пути был утвержден. По проекту предполагалось создать Обь-Енисейский соединительный путь для прохода маломерных судов, а также произвести дополнительные изыскания и опытные работы по дальнейшему улучшению рек Обь-Енисейской системы. 12 июня 1882 года Государственный Совет Высочайше утвержденным мнением поручил министру путей сообщения приступить к работам с 1883 года.

Для управления строительством водного сообщения предполагалось образовать на месте временное управление инженеров, разместить представителей министерства Финансов, управления генерал-губернатора Восточной Сибири и местного купечества. На покрытие расходов по устройству Обь-Енисейского водного пути, содержанию управления, производству дополнительных изысканий и опытных работ по использованию и регулированию рек, входящих в Обь-Енисейскую систему, так и улучшению порожистой части Ангары, было положено ассигновать в течение двух лет 600 тыс. рублей, по равной части в 1883 и 1884 годах (Августовский, 1885: 12).

В качестве представителей во временное управление из среды купечества, были выбраны П.Е. Фунтосов, Дрямин, В.М. Харченко, А.К. Матонин и И.П. Кытманов. Из этих лиц генерал-губернатор должен был выбрать двух представителей, однако временное управление не было учреждено. Вместо этого был составлен проект штата и положения строительного отделения. В начале следующего года барон Б.А. Аминов был командирован в Сибирь в качестве начальника работ. Его помощником был назначен инженер Бабенский, впоследствии был еще командирован инженер Черцов.

Купец В.М. Харченко, не соглашаясь с практичностью Обь-Енисейского канала для края, считал более полезным соединить Енисейска конно-железнодорожной дорогой с пристанью Полуустной по Чулыму. Для исследования этого пути В.М. Харченко с 13 рабочими 19 мая 1882 года отправился из Енисейска по Староачинскому тракту. В деревне Подгорной его экспедиция взяла проводника и свернула с тракта на Кеть. Экспедиция, пробравшись верхом с вьючными лошадьми через Шайтанское болото до реки Кети и переплывшись через нее, пробиралась по первобытной тайге и 8 июня достигла Мелецкого на Чулыме. В 12 с половиной верстах отсюда В.М. Харченко нашел лучшую пристань для пароходов.

В экспедиции по приглашению В.М. Харченко участвовал местный метеоролог М. Маркс. Он сделал съемку пути и начертил карту. Согласно его подсчетам, конно-железная дорога должна быть проведена на расстоянии 161 версты. В.М. Харченко определял расход на ее устройство в 2,25 млн. рублей (Кытманов, 2016: 565). В обществе проект В.М. Харченко нашел поддержку. Многие посчитали, что железная дорога будет полезнее канала, соединяющего мелководные речки, а путь будет надежный, более дешевый. Однако ходатайство о замене канала проведением этой дороги успеха не имело, поскольку проект устройства Обь-Енисейского водного пути уже был утвержден.

Работы по устройству Обь-Енисейского водного пути начались в 1883 году. Главной резиденцией инженеров во главе с бароном Б.А. Аминовым выбран город Енисейск. В 1883 году работы состояли в расчистке рек от заломов, выпрямлению извилин, устройстве зданий. Также

одновременно производились изыскания на участке между Кетью и Енисеем. Вопрос о проведении Обь-Енисейского водного пути и канала встал таким образом на прочное основание, однако «с самого начала работ начались и разочарования и сомнения» (Кытманов, 2016: 584). Уже первый год работ показал, что условия работ на пути были труднее, чем предполагали изначально.

Енисейская дума поддерживала проект конно-железной дороги В.М. Харченко. В Санкт-Петербурге А.А. Баландин в Обществе содействия промышленности и торговли предлагал на пути от Мелецкого на Чулыме до Енисейска провести паровую железную дорогу, которая по его мнению обошлась бы в 5 миллионов рублей, то есть дешевле канала. Указывалось и на то, что железная дорога может быть построена быстрее канала, время постройки которого определялось в 7 лет. При этом железная дорога может работать круглый год, в то время как канал – только три месяца. Сиденспер опровергал его расчеты, другие сомневались в пользе канала. Справедливы были и те, кто удивлялся почему енисейцы молчали, когда обсуждался проект канала, пока еще не были утверждены работы и не ассигнованы суммы (Хроника, 1883: 4).

При обсуждении пользы Обь-Енисейского водного пути многие придерживались мнения, что устройство канала может быть полезно для развития края лишь в том случае, если рядом с ним будут улучшены условия плавания по реке Ангаре. Так считал и предприниматель А.М. Сибиряков. Еще в 1882 году А.М. Сибиряков и И.И. Игнатов подали заявку о даровании им на 15 лет исключительного права эксплуатации водного сообщения между Иркутском и Минусинском на пароходах их компании. В ответ на их просьбу, генерал-губернатор Д.Г. Анучин сообщил, что правительство едва ли на это согласится и что им следует сосредоточить усилия не на получении привилегии, а на создании субсидированного пароходства (Кытманов, 2016: 585).

В 1883 году А.М. Сибиряков снова поднял вопрос о десятилетней привилегии на пароходство между Братским острогом и Стреловским при устье Ангары, но и на это ходатайство генерал-губернатор Д.Г. Анучин дал отрицательный отзыв. Одновременно проводились экспедиции по исследованию возможности судоходства на Ангаре. Так, капитан «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли» У.С. Курбатова и И.И. Игнатова, Калистратов на паровом катере А.М. Сибирякова проплыл все ангарские пороги и пришел к выводу о том, что судоходство по Ангаре возможно и даже Падунский порог можно пройти правыми воротами, где течение слабее, чем в среднем фарватере. Исследование порогов зимой привело Калистратова к заключению, что пороги достаточно широки для прохода колесных пароходов (Надежды Сибири, 1883: 1).

Привилегия А.М. Сибирякову на пароходство по Ангаре была дана в 1884 году на пять лет. А.М. Сибиряков в течение двух лет был обязан устроить буксирное и туерное пароходство, содержать фарватер в исправности, ежегодно употреблять по десяти тысяч рублей на расчистку и улучшение фарватера Ангары; за перевозку частных грузов он был обязан взимать определенный фрахт, например, за чай, сахар одну двадцать четвертую часть копейки, за хлеб сороковую копейку с пуда и версты; 200 000 пудов казенных грузов должен был перевозить на 15 % дешевле, почту перевозить бесплатно (Кытманов, 2016: 602).

Между тем работы на Обь-Енисейском соединительном пути продолжались. Генерал Августовский, командированный в 1884 году для освидетельствования работ, в своем отчете отразил, что на реке Ломоватой были убраны заломы, строится канал от озера Большого до реки Малый Кас, и на протяжении 1 версты 215 сажени по проектному профилю наполовину окончены работы в деривационном канале, обходящем реку Язевую. Также устраивается шлюз. Общее количество всей выемки земли по 3 сентября 1884 года составило более 20 000 кубических сажень. Были построены бараки для рабочих, дома для служащих, инженеров, канцелярии, мастерская и другие хозяйственные постройки. Была построена больница. Рабочих было 1200 человек. Изыскания между Кетью и Енисеем предполагалось окончить в 1885 году, но и в пределах имевшихся данных, генерал Августовский пришел к заключению, что окончание строящегося на водоразделе соединительного с окончными шлюзами канала, без шлюзования соприлегающих рек может принести некоторую пользу для маломерных судов. Генерал Августовский пришел к заключению, что необходимо капитальное устройство Обь-Енисейского пути и для большемерных судов, тем более, что расход 10 миллионов рублей, исчисленный на это предприятие вместе с улучшением Ангары вполне экономичен и рационален (Августовский, 1885: 15).

В 1887 году на Обь-Енисейском канале работы проходили в усиленном объеме, работало 1700 рабочих. На реке Кас была устроена плотина между новым и Никольским станом, на последнем стане были завершены работы на шлюзе и плотине; проводились работы по спрямлению речки Язевой, рабочие приступили к постройке шлюзов на Новом и Ломоватом стане.

В 1889 году на Обь-Енисейском канале были продолжены работы по строительству шлюзов и плотин. К этому году на протяжении 153 верст был построен 1 шлюз при соединении Ломоватой и Язевой, 2 шлюза и 1 плотина с шлюзом на Язевой, на канале 1 шлюз и 2 шлюзоплотины и 2 шлюза на Кас, всего 9 шлюзов. Издержано всего с начала работ на канале 1 793 928 рублей и вновь были запрошены 500 000 рублей на дальнейшие работы по шлюзованию (Кытманов, 2016: 640).

В 1890 году на Обь-Енисейском канале с 1 марта по 1 июня работало 600 человек, а с 1 июня по 14 сентября работало 1200 человек. Были закончены некоторые плотины, проводилось спрямление

реки Язевой, строились хозяйственные постройки, прокладывались дороги (Кытманов, 2016: 629).

Между тем, В.М. Харченко, инициатор конно-железной дороги на Чулым, доставил в Енисейскую городскую думу телеграмму из Санкт-Петербурга, в которой И.Д. Черемных предлагал послать в Санкт-Петербург ходатайство о конно-железной дороге на Малецкое. Однако Енисейская городская дума оставила вопрос открытым до прояснения ситуации с устранением препятствий для судоходства по порогам Ангары.

Причины такого решения Енисейской городской думы и отказ в наделении И.Д. Черемных полномочиями, остаются неизвестными. Сам городской голова А.М. Бородин и большинство гласных были согласны с мнением гласного Н.В. Скорнякова о том, что необходимо наделить полномочиями представителей енисейского общества, находящихся в Санкт-Петербурге, хлопотать о проведении железной дороги на Малецкое, поскольку этот вопрос является важным и жизненным для Сибири вообще и Енисейска в частности, поскольку усилившаяся в последнее время перевозка чаев по Ангаре на Енисейск и Тюмень даст значительный груз железной дороге. Также было единство мнений и в том, что трудно рассчитывать на Обь-Енисейский канал ввиду его значительных неудобств (Кытманов, 2016: 640).

В 1890 году в Енисейске умер купец П.Е. Фунтосов (Кытманов, 2016: 649), инициатор Обь-Енисейского канала, не дожив до открытия движения по нему. В летописи А.И. Кытманова содержатся сведения о том, что к этому времени общественность стала сомневаться в необходимости устройства канала: «Путь этот не только не приносил еще никакой пользы краю, но стал все более и более наводить сомнение населения в пригодности его. Плавание по Кети оказалось затруднительным по мелководью и извилистости русла, стали опасаться, что на канал не хватит воды для пополнения расхода, неизбежного при проходе судов по сложной шлюзовой системе» (Кытманов, 2016: 649). Стоит отметить, что судоходство по небольшим рекам Сибири, в значительной степени зависит от сезонного уровня воды. Талые воды, летние ливни и засухи в целом оказывают существенное влияние на возможность навигации (Туров, 2022: 109).

С сентября 1891 года по 20 августа 1892 года на Обь-Енисейском канале на реке Ломоватой была кончена рубка стен и шлюзовых плотин, повешены ворота. На реке Малый Кас были достроены дамбы, отделаны шлюзоплотины, прорыты перекопы для спрямления реки, река была очищена от карчей. В 1890 году на устройство канала израсходовано 328 833 рублей, в 1891 году – 359 354 рублей, в 1892 году – 151 750 рублей. Всего же расходы на строительство канала составили 2,5 миллиона рублей (Кытманов, 2016: 672).

С 20 августа 1892 года по 25 августа 1893 года было очищено русло Озерной, спрямлено русло Ломоватой, укреплены откосы, завершено строительство водоудержательной дамбы длиной в 125 саженей на реке Язевой. Было углублено русло реки; отремонтированы сооружения пути, здания, построено судно длиной 12 саженей. На все работы израсходовано 91 999 рублей 15 копеек (Кытманов, 2016: 682).

В 1891 году Обь-Енисейский канал был открыт для плавания небольших судов. Штаты управления Обь-Енисейским каналом были утверждены в следующем виде: начальник пути с жалованием в 5000 рублей, помощник начальника с жалованием 3000 рублей, делопроизводитель – 1800 рублей, на найм чертежника, писцов, на канцелярские расходы – 5000 рублей, всего вместе с разъездными – 16300 рублей (Кытманов, 2016: 682).

В 1891 году по каналу из Оби в Енисей прошел катер Захарова. Однако И.Д. Черемных, при попытке провести груз с Оби на Енисей и обратно, встретил много препятствий на пути и был вынужден большую часть груза сложить на дороге (Сибирский вестник, 1897: 1). А.И. Кытманов в своей летописи пишет, что деятельность канала «...как бы замирала с официальным прекращением работ. Сооружение это на практике явилось бессильным и бесполезным недоноском смелого и обширного проекта: первоначальный проект не был выполнен в полном объеме, шлюзы были сделаны недостаточной величины, многие части пути требовали шлюзования и т.д. Кроме технических недостатков являлось много и других причин ничтожной пользы, какую может принести канал в настоящем виде» (Кытманов, 2016: 682).

5. Заключение

Идея строительства водного канала между Обью и Енисеем горячо поддерживалась местными предпринимателями – купцами. Осуществление этого проекта стало возможным благодаря их настойчивым усилиям. Однако проект Обь-Енисейского водного пути полностью реализован не был, что было связано с рядом обстоятельств: упрощение технических условий проекта уже после его утверждения, сокращение государственного финансирования уже в ходе осуществления работ. Это не позволило Обь-Енисейскому каналу полностью раскрыть свой потенциал. Стоит отметить, что грузовладельцы несли значительные затраты на перегрузку судов, подходящих к соединительному пути, на мелкие суда, водоизмещением в 600 пудов. Также расположение канала среди пустынной, бесплодной местности, не имеющей сухопутного сообщения с Томском в распутицу и зимой – все это значительно уменьшало значение канала. Также свою роль сыграли климатические особенности – короткий период навигации снижал привлекательность водного соединительного пути, и стал

главным аргументом сторонников строительства железной дороги. Сторонники идеи строительства железной дороги подчеркивали возможность круглогодичного использования железнодорожного пути. Вместе с тем, стоит отметить, что в случае строительства Обь-Енисейского канала согласно первоначальному проекту, он позволил бы компенсировать недостаточную пропускную способность железной дороги, (проблема, которая наглядно проявилась в период русско-японской войны), создал бы более благоприятные условия для хозяйственного развития региона.

Литература

- Августовский, 1885** – *Августовский И.И.* Обь-Енисейский водный путь и значение водяного сообщения от Байкала до Оби. Санкт-Петербург : типография Министерства путей сообщения, 1885. 38 с.
- Агеев, 2007** – *Агеев И.А.* Рабочие Обь-Енисейского канала, как составная часть отряда строительных рабочих Сибири // *Актуальные вопросы истории Сибири.* Алтайский государственный университет. 2007. С. 284-288.
- Агеев, 2010** – *Агеев И.А.* Управление изысканием, строительством и эксплуатацией Обь-Енисейского пути. Вестник Томского государственного университета. История. 2010. № 2 (10). С. 14-17.
- Андреевич, 1889** – *Андреевич В.К.* Сибирь в XIX столетии: в 2 ч. Ч. 2. / Сост. В. К. Андреевич. Санкт-Петербург: Типография и литография В. В. Комарова, 1889. 298 с.
- Бернштейн-Коган, 1953** – *Бернштейн-Коган С.В.* Основные моменты исторической географии водного транспорта в бассейнах Оби и Енисея / Вопросы географии. История географических знаний и историческая география СССР. Москва: Гос. изд-во геогр. лит., 1953. 286 с.
- Большаков, 1991** – *Большаков В.Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири, XIX в. Сибирское отделение, Объединенный институт истории, филологии и философии. Новосибирск: Наука, 1991. 215 с.
- Быконя и др., 2012** – *Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И.* Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX вв.). Новосибирск, 2012. 316 с.
- Вагин, 1872** – *Вагин В.И.* Исторические сведения о деятельности графа М. М. Сперанского в Сибири, с 1819 по 1822 годы: в 2 т. Санкт-Петербург : Типография Второго Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1872. Т. 1. 801 с.
- Гурьевич, 1932** – *Гурьевич Л.С.* Обь-Енисейский канал // *За индустриализацию Советского востока.* 1932. Вып. 2. С. 119-124.
- Залесов, 1967** – *Залесов Г.* Обь-Енисейский // *Заря Севера.* № 73 (2006). 20 июня 1967. С. 3.
- Корф, 1861** – *Корф М.А.* Жизнь графа Сперанского. В 2-х т. Т. 1. Санкт-Петербург: Издание Императорской публичной библиотеки, 1861. 190 с.
- Кытманов, 2016** – *Кытманов А.И.* Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии 1594 – 1893 год. Красноярск: СФУ, 2016. 850 с.
- Надежды Сибири, 1883** – *Надежды Сибири* // *Восточное обозрение.* Газета литературная и политическая. №19. 12 мая 1883. С. 1-3.
- Пирогова, 2018** – *Пирогова Н.В.* Род Михайловых и род Глазковых // *Енисейский Родослов.* Альманах. Выпуск 9. Енисейск, 2018. С. 32-35.
- Сборник..., 1876** – Сборник Историко-статистических сведений о Сибири и сопредельных ей странах: в 2 т. Т. 1. Санкт-Петербург: Рус. скоропечатня П. С. Нахимова, 1876. Ст. Толстого. 490 с.
- Сибиряков, 1907** – *Сибиряков А.М.* О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. Санкт-Петербург: типография М.М. Стасюлевича, 1907. 199 с.
- Сиденер, 1878** – *Сиденер А.* Экспедиция Министерства путей сообщения на водораздел Оби и Енисея // *Известия Императорского Русского географического общества.* Т. 14. Вып. 3. Санкт-Петербург, 1878. С. 205-252.
- Студитский, 1883** – *Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. Санкт-Петербург: Типография Д. И. Шеметкина, 1883. 556 с.
- Труды..., 1883** – Труды Санкт-Петербургского отделения «Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». Санкт-Петербург, 1883. 511 с.
- Туров, 2022** – *Туров С.В.* Наводнения в западной Сибири в контексте народно-хозяйственных взаимосвязей (XVIII-начало XX в.) // *Уральский исторический вестник.* 2022. № 1 (74). С. 109-115.
- Хроника, 1883** – *Хроника* // *Восточное обозрение.* Газета литературная и политическая. № 14. 7 апреля 1883. С. 4-5.
- Щеглов, 1883** – *Щеглов И.В.* Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032 – 1882 гг. Иркутск, 1883. 779 с.
- Dolidovich et al., 2019** – *Dolidovich O.M., Fedorova V.I., Zhulaeva A.S.* Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War // *Bylye Gody.* 2019. Vol. 51. Is. 1: 395-405.
- McCannon, 2012** – *McCannon J.* A history of the Arctic. Nature, exploration and exploitation. London: Reaktion Books. 2012. 349 p.
- Nielsen, Okhuizen, 2022** – *Nielsen J.P., Okhuizen E.* From Northeast Passage to Northern Sea Route. Boston: Brill. 2022. 533 p.

References

- Avgustovsky, 1885** – *Avgustovsky, I.I.* (1885). Ob'-Eniseiskii vodnyi put' i znachenie vodyanogo soobshcheniya ot Baikala do Obi [Ob-Yenisei waterway and the importance of water communication from Baikal to the Ob]. St. Petersburg: tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya. 38 p. [in Russian]
- Ageev, 2007** – *Ageev, I.A.* (2007). Rabochie Ob'-Eniseiskogo kanala, kak sostavnaya chast' otryada stroitel'nykh rabochikh Sibiri [Workers of the Ob-Yenisei Canal, as an integral part of a detachment of construction workers in Siberia]. *Aktual'ny voprosy istorii Sibiri*. Sbornik nauchnykh trudov: v 2-kh chastyakh. Altaiskii gosudarstvennyi universitet. Pp. 284-288. [in Russian]
- Ageev, 2010** – *Ageev, I.A.* (2010). Upravlenie izyskaniem, stroitel'stvom i ekspluatatsiei Ob'-Eniseiskogo puti [Management of survey, construction and operation of the Ob-Yenisei way]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. Istoriya. 2(10): 14-17. [in Russian]
- Andrievich, 1889** – *Andrievich, V.K.* (1889). Sibir' v XIX stoletii [Siberia in the 19th century]: in 2 parts. Part 2. Red. V.K. Andrievich. St. Petersburg: Tipografiya i litografiya V. V. Komarova. 298 p. [in Russian]
- Bernstein-Kogan, 1953** – *Bernstein-Kogan, S.V.* (1953). Osnovnye momenty istoricheskoi geografii vodnogo transporta v basseinakh Obi i Eniseya [Main points of the historical geography of water transport in the Ob and Yenisei basins]. *Voprosy geografii*. Istoriya geograficheskikh znaniy i istoricheskaya geografiya SSSR. M.: Gos. izd-vo geogr. lit. 286 p. [in Russian]
- Bolshakov, 1991** – *Bolshakov, V.N.* (1991). Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri, XIX v. [Essays on the history of river transport in Siberia, XIX century]. Sibirskoe otdelenie, Ob"edinennyi institut istorii, filologii i filosofii. Novosibirsk: Nauka. 215 p. [in Russian]
- Bykonya i dr., 2012** – *Bykonya, G.F., Komleva, E.V., Pogrebnyak, A.I.* (2012) Eniseiskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX vv.) [Yenisei merchants in persons (XVIII – early XX centuries)]. Novosibirsk. 316 p. [in Russian]
- Dolidovich et al., 2019** – *Dolidovich, O.M., Fedorova, V.I., Zhulaeva, A.S.* (2019). Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War. *Bylye Gody*. 51(1): 395-405.
- Gur'evich, 1932** – *Gur'evich, L.S.* (1932). Ob'-Eniseiskii kanal [Ob-Yenisei Canal]. *Za industrializatsiyu Sovetskogo vostoka*. 2: 119-124. [in Russian]
- Khronika, 1883** – *Khronika* [Chronicle]. Vostochnoe obozrenie. Gazeta literaturnaya i politicheskaya. 14: 4-5. [in Russian]
- Korf, 1861** – *Korf, M.A.* (1861). Zhizn' grafa Speranskogo [The life of Count Speransky]. In 2 v. Vol. 1. Sankt-Peterburg: Izdanie Imperatorskoi publichnoi biblioteki, 1861. 190 p. [in Russian]
- Kytmanov, 2016** – *Kytmanov, A.I.* (2016). Kratkaya letopis' Eniseiskogo uезда i Turukhanskogo kraya Eniseiskoi gubernii 1594 – 1893 god. [Brief chronicle of the Yenisei district and Turukhansk region of the Yenisei province 1594 – 1893]. Krasnoyarsk: SFU, 850 p. [in Russian]
- McCannon, 2012** – *McCannon, J.* (2012). A history of the Arctic. Nature, exploration and exploitation. London: Reaktion Books. 349 p.
- Nadezhdy Sibiri, 1883** – *Nadezhdy Sibiri* [Hopes of Siberia]. *Vostochnoe obozrenie*. Gazeta literaturnaya i politicheskaya. 19: 1-3. [in Russian]
- Nielsen, Okhuizen, 2022** – *Nielsen, J.P., Okhuizen, E.* (2022). From Northeast Passage to Northern Sea Route. Boston: Brill. 533 p.
- Pirogova, 2018** – *Pirogova, N.V.* (2018). Rod Mikhailovykh i rod Glazkovykh [The Mikhailov family and the Glazkov family]. Eniseiskii Rodoslov. Al'manakh. Is. 9. Eniseisk. pp. 32-35. [in Russian]
- Sbornik ..., 1876** – *Sbornik Istoriko-statisticheskikh svedenii o Sibiri i sopredel'nykh ei stranakh* [Collection of historical and statistical information about Siberia and its neighboring countries]: in 2 v. V. 1. Sankt-Peterburg: Rus. skoropechatnya (P. S. Nakhimova). St. Tolstogo. 490 p. [in Russian]
- Shcheglov, 1883** – *Shcheglov, I.V.* (1883). Khronologicheskii perechen' vazhneishikh dannykh iz istorii Sibiri: 1032 – 1882 gg. Irkutsk. 779 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1907** – *Sibiryakov, A.M.* (1907). O putyakh soobshcheniya Sibiri i morskikh snosheniyakh ee s drugimi stranami [About the routes of communication between Siberia and its maritime relations with other countries]. Sankt-Peterburg: tipografiya M.M. Stasyulevicha. 199 p. [in Russian]
- Sidensner, 1878** – *Sidensner, A.* (1878). Ekspeditsiya Ministerstva putei soobshcheniya na vodorazdel Obi i Eniseya [Expedition of the Ministry of Railways to the watershed of the Ob and Yenisei]. *Izvestiya Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva*. V. 14. Is. 3. Sankt-Peterburg. Pp. 205-252. [in Russian]
- Studitskii, 1883** – *Studitskii, F.D.* (1883). Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva [The history of the discovery of the sea route from Europe to the Siberian rivers and to the Bering Strait]. Sankt-Peterburg: Tipografiya D. I. Shemetkina. 556 p. [in Russian]
- Trudy..., 1883** – *Trudy Sankt-Petersburgskogo otdeleniya «Imperatorskogo obshchestva dlya sodeistviya russkomu torgovomu morekhodstvu»* [Proceedings of the St. Petersburg branch of the “Imperial Society for the Promotion of Russian Merchant Shipping”]. Sankt-Peterburg. 511 p. [in Russian]

Turov, 2022 – *Turov, S.V.* (2022). Navodneniya v zapadnoi Sibiri v kontekste narodno-khozyaistvennykh vzaimosvyazei (XVIII-nachalo KhKh v.) [Floods in Western Siberia in the context of national economic relations (XVIII-early XX centuries)]. *Ural'skii istoricheskii vestnik*. 1(74): 109-115. [in Russian]

Vagin 1872 – *Vagin, V.I.* (1872). Istoricheskie svedeniya o deyatel'nosti grafa M. M. Speranskogo v Sibiri, s 1819 po 1822 gody [Historical information about the activities of Count M.M. Speransky in Siberia, from 1819 to 1822] : v 2 t. Sankt-Peterburg: Tipografiya Vtorogo Otdeleniya Sobstvennoi E. I. V. Kantselyarii. T. 1. 801 p. [in Russian]

Zalesov, 1967 – *Zalesov, G.* (1967). Ob'-Eniseiskii [Ob-Yenisei]. *Zarya Severa*. 73(2006): 3. [in Russian]

История проектирования и строительства Обь-Енисейской канала

Евгений Александрович Ахтамов ^{a, *}, Анна Павловна Дворецкая ^a, Денис Николаевич Гергилев ^a, Александр Григорьевич Грязнухин ^a

^a Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

Аннотация. Проблема развития судоходного сообщения в Енисейском регионе постоянно привлекает внимание исследователей. Новая волна интереса к проблеме Обь-Енисейского канала возникла в 1980–1990-х годах, что было связано с проведением исследований канала сотрудниками Новосибирского института водного транспорта. В данной статье на основе анализа материалов летописи А.И. Кытманова, осуществлена реконструкция хода проведения изыскательных и строительных работ, рассмотрены значимые события в общественной жизни, сопровождавшие строительство канала, а также показаны лица, непосредственно влиявшие на проведение работ. Объектом изучения данной статьи является история проведения изыскательных и строительных работ Обь-Енисейского канала. В поле внимания авторов находится эволюция взглядов на возможные пути соединения двух рек, роль правительства и общественности Енисейской губернии в этом процессе. Авторы отмечают, что обсуждение проектов было длительным, что объясняется сложностью условий предполагаемого строительства и его дороговизной. Стоит отметить значимую роль представителей местного сообщества, прежде всего, купцов, в подготовке и финансировании разведывательных экспедиций. Авторы отмечают, что несмотря на долгое исследование мест возможного соединения Оби и Енисея, а также дорогостоящее строительство, местным купцам и промышленникам так и не удалось воспользоваться каналом в полной мере. В процессе эксплуатации стали очевидны ограничения для крупного судоходства: недостаточный уровень воды в реках Кеть и Кас, особенности рельефа местности, ограничившие возможности по созданию большого запаса воды, значительный расход воды в шлюзовой системе.

Ключевые слова: Обь-Енисейский канал, судоходство, купечество, проект, строительство, Сибирь.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: akhтамov@gmail.com (Е.А. Ахтамов), advoreckaya@mail.ru (А.П. Дворецкая), turilak@yandex.ru (Д.Н. Гергилев), agagag@mail.ru (А.Г. Грязнухин)