

DOI 10.17150/978-5-7253-3124-0.49**А.К. ПРОХОРОВ****УДК** 930 (571.1/.5)**ББК** 63.2 (2Р5)

«КОНКУРЕНТ» ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: ПРОЕКТ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОГО КАНАЛА НА СТРАНИЦАХ «ВОСТОЧНОГО ОБОЗРЕНИЯ»

Рассматривается позиция «Восточного обозрения» в отношении строительства Обь-Енисейского канала: редакторская оценка его востребованности и места в транспортной системе Сибири. На материалах периодического издания и специальной литературы автор пришел к выводу, что газета оценивала проект канала как запоздалый, бывший альтернативой железнодорожному строительству. При этом в создании и утверждении проекта сибиряки не участвовали, не учитывалось и превращение р. Ангары в судоходную. По мнению газеты, канал будет слабо отвечать сибирским потребностям.

Ключевые слова: газета «Восточное обозрение»; Обь-Енисейский канал; экономическое значение; потребности Сибири.

А.К. PROKHOROV

RIVAL OF THE RAILWAY SYSTEM: OB-YENISEI CHANAL PROJECT ON THE PAGES OF THE EASTERN REVIEW

In the article the position of The Eastern Review about the construction of the Ob-Yenisei Chanel is considered. The subject is an editorial assessment of the demand for the channel and its place in the Siberian transport system. On the basis of periodical The Eastern Review and specialized literature, the author came to the conclusion that the newspaper considered the channel as a belated project, which was an alternative to railway construction. At the same time, Siberians did not participate in the creation and approval of the project and the transformation of the Angara River into a navigable one was not taken into account, so the chanal would not satisfy Siberian needs.

Keywords: newspaper The Eastern Review; Ob-Yenisei Channel; economic importance; Siberian needs.

«Надежность транспортных путей является залогом успешного экономического развития любого региона. Однако природно-географические условия не позволяют использовать везде только один вид транспорта» [1, с. 121]. Именно поэтому, как правило, пути сообщения предназначаются для целого комплекса транспортных средств, отвечающих определенным задачам.

К середине XIX в. сухопутные и водные транспортные пути Сибири соединились в единую транспортную сеть, но разветвленность сухопутных дорог и их состояние едва ли являлось удовлетворительным, а основные сибирские реки вместе с притоками охватывали огромные территории и были изолированы друг от друга [2, с. 356]. Подобное состояние транспортной системы Сибири, естественно, создавало некоторую изолированность Сибири от Европейской части империи.

Вопрос об устройстве новых дорог или реорганизации старых в Сибири встал ещё в середине XIX в., но наиболее полно такие вопросы стали обсуждаться во второй половине XIX в. Редакторская оценка различными периодическими изданиями тех или иных проектов закономерно отражала существующие у сибирской общественности мнения и установки. Одним из наиболее известных изданий было «Восточное обозрение» рупор идей областничества, которое отслеживало любые проекты и преобразования, касающиеся Сибири и было неоднозначно в своих оценках.

С 60-х гг. XIX в. в Российской империи начинается «железнодорожный бум». Поощряемое имперским правительством и привлекательное для иностранных, прежде всего французских, инвесторов железнодорожное строительство в России приняло солидный размах. В стороне не оставалась и Сибирь. Однако в тот период не для всех железнодорожная коммуникация являлась по определению необходимой и выгодной. С учетом географии Сибири у железных дорог были «конкуренты» – речные коммуникации. Поэтому наряду с проектами устройства железных дорог в Сибири появлялись планы создания новых и улучшения старых водных путей сообщения. Одним из таких «конкурентов» был проект строительства Обь-Енисейского канала через р. Кеть.

Изучение водной транспортной системы Сибири XIX в. ведется давно. Стоит упомянуть таких авторов, как Г.Д. Гловели [3], А.Ю. Дергачев [4], Л.В. Кальмина [5], изучавшие транспортную сеть Сибири XIX в. в контексте работы научных сообществ и «Восточного обозрения».

Научные изыскания для проектирования строительства данного канала проводились еще в начале XIX в. Однако к практическому строительству перешли только в 1879 г., на который по первоначальному плану выделялось 8 млн рублей [1, с. 121-122]. 7 апреля 1883 г. в газете «Восточное обозрение» выходит статья, посвященная строительству

этого канала. Газета опубликовала доклад А.С. Баландина на заседании Общества содействия промышленности и торговли, который уже при начавшейся работе выступил против данного проекта с аргументами в пользу железнодорожного строительства. А.С. Баландин считал, «что для соединения рек Оби и Енисея, вместо предполагаемого канала, несравненно удобнее и полезнее устроить паровую железную дорогу между реками Чулымом и Енисеем, по направлению от пункта, находящегося в 10 верстах ниже села Мелецкого... на г. Енисейск. Такая... дорога будет иметь протяжение от 160 до 170 верст, постройка... обойдётся со всем подвижным составом не более 5.000.000 руб. ...» [6, с. 4]. Аргументация автора в пользу строительства железной дороги следующая: 1) дорога обойдется дешевле на 3.000.000 руб. (против 8.000.000 на строительство канала. – А. К.) и будет сооружена за три года; 2) круглогодичное движение подвижных составов против трёхмесячной навигации по проектируемому каналу; 3) дорога будет проходить по хлебородным районам, что, по мнению г. Баландина, будет способствовать оживлению края и развитию в нем промышленности, а также упростит найм рабочих для строительства дороги [там же].

Конечно, данный доклад вызвал бурное обсуждение в Обществе содействия. Но наиболее важна, на наш взгляд, оценка редакции. Газета не взяла чью-то сторону в отношении доклада, однако прокомментировала, что сам проект по сути своей запоздалый, так как «проект нового пути и железной дороги в Енисейской губ. является, когда проведение канала решено и часть средств казною отпущена. Где же были енисейцы и автор проекта, когда канал обсуждался? Подобные проекты и вообще вопрос о более выгодных путях должен быть разобран на месте при съезде промышленников, он не может быть решен даже одним городом». Причину такого запоздалого предложения редакция видит в отсутствии в Сибири земств или любых других гласных органов, где общественность смогла бы обсудить данный вопрос, ориентируясь на свои нужды, да и сама Сибирь «еще не приучилась составлять этих съездов и обсуждать свои дела» [там же]. «Восточное обозрение» всегда настаивало, что при создании подобных проектов необходимо участие всех сибиряков, а не отдельных городов, а при обсуждении и дальнейшем развитии подобных проектов надо опираться именно на мнение и нужды жителей Сибири.

В течение 1883 г. прения по поводу целесообразности Обь-Енисейского канала не кончались. Газета не раз возвращалась к этому вопросу по каким-либо поводам высказывая свое мнение о строительстве канала. В данном контексте примечательна статья от 18 августа 1883 г. «Ангарский путь и его значение», где в связке со строительством Обь-Енисейского канала редакция обосновывала его несостоятельность без

решения парового судоходства по Ангаре. В номере публикуется новость о некоем г. Калистратове, который в 1883 г. на паровом судне прошел вниз по р. Ангаре, преодолев ее пороги. Это событие некоторые восприняли как начало судоходства по Ангаре. Однако мнение редакции на этот счет было иным. Отсылая читателя к путешествию посла Спфария и следующих за ним «пионеров» Восточной Сибири, редакция сообщает об исторически сложившемся сплавном «характере» Ангары, принимая во внимание, что даже такие ценные грузы как чай и свинец по ней сплавливались. А путешествие вверх по реке всех проходило быстро, несмотря на то, что судна «вверх» тащили волоком [6, с. 1]. При этом, «если бы г. Калистратов не только спустился... вниз по реке, но даже и поднялся бы опять до Иркутска, то и тогда этот его подвиг не имел бы никакого отношения к судоходству и пароходству по Ангаре. Пароходство может существовать только при условии удобного и сравнительно безопасного прохода судов и грузов в обе стороны... пока не будут произведены гидротехнические работы в самом русле реки» [там же, с. 1-2]. То есть редакция придерживается следующих взглядов на судоходство по Ангаре: «для устройства Ангары как реки судоходной туда необходимо направить деньги и силы с этой целью». При этом в дальнейшем статья приводит примеры некоторых исторических попыток превратить Ангару в судоходную реку, но все они наткнулись на непреодолимые препятствия – «преграды, которые создавались петербургскими и генерал-губернаторскими канцеляриями». Тем не менее, в своих взглядах печатный орган явно заинтересован в преобразовании р. Ангары, аргументируя это тем, что введущееся строительство Обь-Енисейского канала и его успешная эксплуатация без Ангарской речной системы невозможна: «...министерство, по непонятным причинам, отдало предпочтение Кемскому каналу, как первому по очереди. Между тем, представляется очевидным, что до расчистки ангарских порогов, соединение каналом Оби с Енисеем принесет сравнительно мало пользы. Если же министерство не имело возможности приступить к работам одновременно и на канале, и на Ангаре, то необходимо было, по крайней мере, начать работы с расчистки Ангары, как более важной части этого пути. К тому же и стоимость работ на Ангаре значительно меньше, нежели на канале» [там же, с. 2].

Таким образом, редакция, не показывая явного однозначного отношения к Обь-Енисейскому каналу, рассматривает его как проект уже запоздалый в своей сути, но при этом явно составляющий конкуренцию железнодорожному строительству, к которому у редакции также не было однозначного отношения. Особое место «Восточное обозрение» отводит участию самих сибиряков в проектировании и утверждении плана строительства канала, которого нигде не было, за исключением Енисей-

ска. Считая причиной отсутствие земских органов, где бы обсуждались подобные вопросы, а также «неумение» сибиряков создавать комитеты и съезды для решения местных проблем, редакция приходит к выводу: строительство канала будет слабо отвечать потребностям Сибири, учитывая и то, что его сооружение – малая доля предстоящей работы. Необходимых мощностей канал достигнет лишь при превращении Ангары в реку, пригодную для парового судоходства вверх и вниз по течению.

Список использованной литературы и источников

1. Германов М. А. Обь-Енисейский соединительный водный путь как объект историко-культурного значения и экстремального туризма / М. А. Германов // Динамика и взаимодействие геосфер земли : материалы Всероссийской конф. с междунар. участием, посвященной 100-летию подготовки в Томском государственном университете специалистов в области наук о Земле, Томск, 08–12 нояб. 2021 г. Т. III. – Томск : Издательство Томского ЦНТИ, 2021. – С. 121-123.
2. Распопина А. А. Сибирские транспортные коммуникации во второй половине XIX в.: геополитическая экономия / А. А. Распопина // Историко-экономические исследования. – 2022. – Т. 23, № 2. – С. 354-388.
3. Гловели Г. Д. Транссиб и продолжение дискуссии о судьбах российского капитализма / Г. Д. Гловели // Историко-экономические исследования. – 2016. – Т. 17, № 3. – С. 509-525.
4. Дергачев А. Ю. Научные общества и изучение транспортных путей в Сибири (конец XIX – начало XX в.) / А. Ю. Дергачев // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. – 2018. – № 1 (3). – С. 5-9.
5. Кальмина Л. В. «Сибирская железная дорога строится не для Сибири». «Восточное обозрение» против прогресса? / Л. В. Кальмина // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2022. – Иркутск : Изд. дом БГУ, 2022. – С. 297-306.
6. Восточное обозрение. – 1883. – № 14. – С. 1-16.

Информация об авторе

Прохоров Андрей Константинович – аспирант, отдел истории, этнологии и социологии, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: andrey9818@gmail.com

Author

Andrey K. Prokhorov – Postgraduate Student, Department of History, Ethnology and Sociology, the Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, 6, Sakhyanova str., Ulan-Ude, 670047, e-mail: andrey9818@gmail.com