

JEL classification: F18, L98, N73
УДК 656.62(57)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(2).354-388

А.А. Распопина

*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

Сибирские транспортные коммуникации во второй половине XIX в.: геополитическая экономия

Аннотация. В статье рассматриваются попытки создания транссибирского водного пути, предпринимавшиеся государством и частными лицами во второй половине XIX в. Идеи о возможности соединения речных систем Сибири высказывались еще в середине XVIII в., но реализовать задуманное, несмотря на явный государственный интерес к этому вопросу, не получилось в силу ряда обстоятельств. В середине XIX в. местное сибирское купечество выступило с инициативой улучшения речного сообщения по сибирским рекам, но государство еще не видело в этом насущной необходимости и не считало целесообразным принимать участие в финансировании представленного и поступавших позднее подобного рода проектов. Вопрос о возможном создании речного пути через всю Сибирь рассматривается в статье с позиций геополитической экономики, что позволяет подключить к анализу и линию формирования интереса к сибирским речным коммуникациям и государственной власти. Такой подход удобен для обнаружения причин, побудивших государство во второй половине XIX в. обратить внимание на актуальность стягивания пространства Сибири и России в единое целое, используя для этого сибирские реки. Несмотря на основной недостаток этих транспортных артерий — сезонность, грузоперевозки по ним при минимальных затратах (в сравнении со строительством железной дороги или сухопутных трактов) могли быть начаты достаточно быстро. Целью данной статьи является выявление причинно-следственной связи между принятием

государством решения о необходимости срочного транспортного освоения Сибири и Дальнего Востока и осложнением геополитической ситуации в Азии, связанной с активной деятельностью основных политических игроков в этом регионе.

Ключевые слова. Пути сообщения, речные системы, геополитическая экономия, государство, купечество, описные партии, р. Ангара, пороги, Обь-Енисейский канал.

Информация о статье. Дата поступления 19 апреля 2022 г.; дата принятия к печати 18 мая 2022 г.; дата онлайн-размещения 30 июня 2022 г.

A.A. Raspopina
*Baikal State University,
Irkutsk, the Russian Federation*

Siberian Transport Communications in the Second Half of the 19th Century: Geopolitical Economy

Abstract. The article covers the attempts to create a Trans-Siberian waterway, which were made by the government and individual persons in the second half of the 19th century. The ideas on the possibility of connecting Siberian river systems were suggested back in the middle of the 18th century, but due to a number of circumstances these attempts failed to be realized, despite the evident government interest in this issue. Local Siberian merchants came up with an initiative to improve river traffic on Siberian rivers in the middle of the 19th century, but the government did not see a pressing need for it and did not consider it expedient to participate in financing of this and other similar projects that came later. The issue of possible creation of a river route through the whole of Siberia is considered in the article from the perspective of geopolitical economy, which makes it possible to include in the analysis the topic of state authorities' interest formation in the Siberian river communications. Such an approach is useful for discovering the reasons that prompted the state in the second half of the 19th century

to pay attention to the urgency of pulling the space of Siberia and Russia into a single whole, using the Siberian rivers for this purpose. Despite the main disadvantage of these transport arteries - the seasonality, the freight transportation along them could be started rather quickly at minimal cost (compared to the construction of railways or overland tracts). The purpose of this article is to identify the cause-and-effect relationship between the decision of the state on the need for urgent transport development of Siberia and the Far East and the complication of the geopolitical situation in Asia, related to the activity of the main political actors in this region.

Keywords. Communication routes, river systems, geopolitical economy, state, merchants, survey parties, Angara river, rapids, Ob-Yenisei channel.

Article info. Received April 19, 2022; accepted May 18, 2022; available online June 30, 2022.

К середине XIX в. сухопутные и водные коммуникации Сибири представляли собой единую транспортную сеть, но разветвленность сухопутных путей и их состояние едва ли можно было назвать удовлетворительными. В то же время крупнейшие сибирские реки Обь, Енисей, Лена, Амур, вместе с притоками создавали речные системы, хоть и изолированные друг от друга в судоходном отношении, но охватывавшие огромные территории. Важное значение в транзите грузопотока от Кяхты до Енисейска и дальше, используя широтное направление притоков Енисея, приобретали Селенга, Байкал и Ангара. В этой связи не удивительно, что мысли об использовании разветвленных речных систем Сибири с целью организации регулярного судоходного сообщения пусть даже в течение только навигационного периода, время от времени высказывались. В 60-е гг. XIX в. идеи создания транссибирского речного пути становятся весьма популярными. Соединение водной магистралью территории от Урала до Дальнего Востока привлекает в первую очередь представителей купеческого мира, прельщая

кажущейся простотой исполнения, несмотря на грандиозность замысла, но дальше предложений и проектов дело не движется, государство не проявляет особой заинтересованности.

Одно из таких предложений поступило летом 1861 г., когда кяхтинское купечество, обеспокоенное дороговизной сухопутной перевозки товаров до российских ярмарок, предложило иркутскому и енисейскому купечеству, объединив усилия, в складчину провести исследования Ангары и обустроить водный путь, который позволит перевозить грузы гораздо дешевле. Предполагалось, что «...практически через всю Сибирь до Тюмени можно использовать водный путь по Ангаре, с небольшим волоком для перевозки в Кеть, затем по Оби, Иртышу, Тоболу и Туре»¹. Кяхтинцы полагали, что подобный проект заинтересует не только тех, кто доставляет товары на ярмарки, но может быть поддержан золотопромышленниками. Предложение не нашло поддержки ни у красноярского, ни у енисейского купечества, его одобрили только иркутяне, отметив, что «при удачном успехе это было бы не бесполезно», но дальше непродолжительной переписки дело не продвинулось.

Все попытки сибирских предпринимателей, направленные на приведение Ангары в судоходное состояние, всегда находились в связи с устройством непрерывного водного пути через всю Сибирь. И дело здесь не столько в самих громадных сибирских состояниях, сколько в том, легко или сложно их можно преодолеть. Для того, чтобы сократить время доставки товаров, перевозки почт и других разнообразных грузов, как частных, так и государственных, необходимо чтобы транспортные коммуникации (водные или сухопутные) в первую очередь являлись удобными. Сибирские реки с их разветвленными речными си-

¹ Национальный архив Республики Бурятия (НАРБ). Ф. 92. Оп. 2. Д. 698. Л. 2.

стемами, к сожалению, не всегда были безопасны для судоходства, единственная нитка Московского тракта и отсутствие железнодорожного сообщения едва ли могли способствовать стягиванию географического пространства Сибири и России в единое целое.

На первый взгляд, ситуация с транспортными путями Сибири середины XIX в. требовала немедленного решения, но правительство долгое время не стремилось идти навстречу инициативам купцов, предлагавших различные проекты по улучшению судоходных условий той же р. Ангары, организации по ней регулярного судоходства и просивших за свой труд субсидии от казны или монополии на пароходство. Создание бесперебойного транспортного сообщения – сухопутного или водного казалось правительству еще преждевременным, а вложение государственных средств экономически нерентабельным, да и в стратегическом отношении это не считалось первоочередной задачей. Сибирь хоть и являлась частью России, но внимание власти к ее нуждам было не столь выражено, в силу удаленности, малонаселенности и недостаточного хозяйственного освоения этого края.

Принимая во внимание протяженность России, известный российский географ В.П. Семенов-Тянь-Шанский относил ее к чрезматериковому или «от моря до моря» типу территориальных систем государства. На первый взгляд, это достаточно прочная система, но все внимание такого государства обращено на устройство внутренних водных и сухопутных сообщений и на внутреннюю колонизацию. В то же время, есть у такой чрезматериковой системы существенный недостаток: при ее громадной протяженности, обычно с того конца, откуда началась колонизация и политическое «собрание» государства, находится гораздо более густонаселенная и экономически более развитая территория, чем на противоположном конце [1, с. 162]. Именно такая ситуация наблюдалась в Сибири и на

Дальнем Востоке — малочисленное население, недостаточное развитие промышленности и нехватка транспортных коммуникаций.

В 60-х гг. XIX в. Россия только начинала с трудом приходить в себя после чувствительного поражения в Крымской войне, правительство Александра II взяло курс на проведение давно ожидаемых реформ, но в это же время в общественно-политическом движении формируется «областническое» направление, весьма насторожившее власти. В Сибири в 1850-х — начале 1860-х гг. наблюдается заметный общественный подъем. Вслед за отменой крепостного права и появлением земств в Европейской части России, преобразований ожидают и в Сибири, но государство предпочитает действовать осторожно, даже транспортные коммуникации по-прежнему не в приоритете. С одной стороны, стягивание пространства необходимо, а с другой — «развивая, прежде всего посредством формирования транспортной инфраструктуры, отдаленные, приграничные части страны, государственному центру со временем рискует столкнуться с их сепаратизмом, который может иметь как внутреннюю..., так и внешнюю... подпитку» [2, с. 35]. Принимая во внимание темпы распространения областнического движения, становится понятной обеспокоенность и некоторая нерешительность властей.

Пока государство занимает выжидательную позицию, инициативу берет в руки сибирское купечество, снова и снова на личные средства организуя небольшие экспедиции для сбора сведений и определения возможности установления судоходства через ангарские пороги. Как писали местные сибирские газеты: «...все эти исследования приводили к одному убеждению в полной возможности приведения Ангары в судоходное состояние»². В публикуемых заметках упо-

² Восточное обозрение. 1883. №1. С. 5.

минались работы по изучению Ангары — В. Титова, Д. Романова, Н. Шукина, А. Чекановского, Бутыркина, Бельцова и др. Эти экскурсии — спуски или подъемы по Ангаре, мало что давали в научном плане, лишь в очередной раз констатируя относительную возможность прохождения ангарских порогов, которые оказывались «не так страшны, как о них говорят и могут быть легко преодолимы, или же уничтожены»³. Ряд таких ангарских экспедиций проводился по инициативе Сибирского отдела географического общества.

Летом 1871 г. Бельцов и Бутыркин организовали «экскурсию» (как назвал эту поездку по Ангаре А. Чекановский), в которой приняли участие Ровинский, Гакель и «был приглашен в качестве геогноста» А. Чекановский. Участники «экскурсии» не ставили задачу всесторонне исследовать все ангарские пороги, они собирались лишь ознакомиться с верхними порогами Ангары, чтобы в дальнейшем можно было организовать экспедицию для их детального изучения. В отчете о результатах исследований в 1871 г. известный геолог дал относительно подробное описание порожистому участку Ангары.

В скором времени Сибирский отдел Географического общества и Восточно-Сибирское отделение Технического общества создали смешанную комиссию для составления детального плана предстоящих работ по мониторингу р. Ангары. Предполагалось распространить исследование на р. Илим для установления прямого водного сообщения р. Ангары с Леной и Енисеем. Был даже определен состав участников исследовательской партии, которой предстояло провести опытный взрыв одного из порогов. Однако, намеченные экспедиции осуществить не удалось. Все имевшиеся в руках комиссии материалы потребовалось срочно передать исследовательской партии, ко-

³ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 180. Оп. 1. Д. 11. Л. 27.

мандированной Министерством путей сообщения для изучения возможности создания единой сибирской водной магистрали. Можно сказать, что с этого момента впервые начинает явственно просматриваться интерес государства к сибирским речным системам и особенно к ангарской, что явно неслучайно и вполне соотносится со стратегическими задачами России в Сибири и на Дальнем Востоке в связи с некоторыми геополитическими изменениями. Во второй половине 70-х гг. XIX в. назревал дипломатический конфликт между Россией и Китаем из-за Илийского края, который поставил два государства на грань возможного вооруженного противостояния. Не имея в Сибири удобных разветвленных транспортных коммуникаций, позволяющих перебросить войска или подвезти грузы военного ведомства, Россия, в случае военного конфликта, могла оказаться в весьма затруднительном положении. Требовался срочный поиск решения транспортной проблемы.

Стоит отметить, что ситуация с транспортными путями в Западной и Восточной Сибири несколько отличалась. Так, в Западной Сибири основной грузопоток следовал водой, поэтому здесь доминировал водный транспорт (гузовой лишь служил дополнением), что способствовало техническому совершенствованию паровых судов. В Восточной Сибири – наоборот, из-за наличия труднопреодолимых ангарских порогов, почти весь груз перевозился по Московскому тракту. Дороговизна перевозки, медленная скорость доставки, в результате чего груз часто приходил в негодность, требовали альтернативных транспортных путей. Одним из таких решений могло стать устройство единого водного сообщения по сибирским рекам, которое можно было осуществить, соединив каналом бассейны р. Оби и р. Енисея и расчистив р. Ангару, которая становилась важнейшим соединительным звеном в протяженном водном пути.

В июле 1874 г. министром путей сообщения был назначен Константин Николаевич Посьет. Он обращает особое внимание на необходимость усовершенствования водных путей империи, приравнивая их по значимости к железнодорожному транспорту, рассматривается и возможность создания непрерывного водного пути от Кяхты до Тюмени. Несмотря на сезонность, речное сообщение, тем не менее, могло принести существенные выгоды и государству, и торговому капиталу. О важности для торговли водного пути из Китая в Европейскую Россию и «быть может даже в Европу» много писал известный меценат и иркутский купец — А.М. Сибиряков. Все чаще звучат предложения о возможности соединения нескольких речных систем в единый водный путь, который позволил бы во время навигации осуществлять непрерывное сообщение по сибирским рекам. В роли чрезвычайно важного соединительного звена нескольких речных систем должен был выступать Обь-Енисейский канал, но при этом было совершенно очевидно, что без улучшения фарватера Ангары и без организации по ней пароходства, этот канал не будет иметь значения единого транзитного пути. Данный вопрос рассматривался в Министерстве путей сообщения (МПС) через месяц после назначения К.Н. Посьета на должность министра, а уже в 1875 г. последовало «высочайшее повеление» о разведочных работах. С этого момента р. Ангара привлекает к себе пристальное внимание власти.

Стягивая пространство, оплетая его удобными транспортными коммуникациями (хоть и сезонными), государство заявляет о своем присутствии в регионе, способствует его хозяйственному освоению и интенсивному развитию, не полагаясь только на частные инициативы. В то же время, видя интерес и присутствие государства, истеблишмент региона, несомненно, ощущает поддержку и включенность в общегосударственные процессы, что снижает шансы появления

сепаратистских настроений. Заинтересованность России в хозяйственном освоении обширного края, обеспечении безопасности Сибири и Дальнего Востока, особенно с изменением геополитической ситуации, поиск возможностей организации водного, а лучше железнодорожного пути, альтернативного Московскому тракту оказалась как нельзя более кстати. Пожалуй, впервые внимание государства к своим сибирским «колониальным» владениям сосредоточивалось на центральной части Азиатской России, а не на окраинных регионах, с целью основательно утвердиться, официально закрепив их за собой. И здесь, безусловно, наряду с внутривластным, значительное влияние оказывает и внешнеполитический аспект.

Протяженность планируемой водной магистрали, которая должна была «связать» громадные территории, способствовать хозяйственному освоению труднодоступных сибирских пространств и продемонстрировать присутствие государственного центра в сибирском регионе предполагалось, что составит не менее 5 000 в. Водный путь (несмотря на его сезонность), в сравнении с железнодорожным, представлялся предпочтительным с финансовой точки зрения, хотя и более длинным. Строительство железной дороги от Тюмени до Иркутска, протяженностью 2 500 — 3 000 в., как считали тогда, могло растянуться на очень долгий срок и потребовало бы привлечения солидных денежных сумм, в связи с чем, речное сообщение — реальная и относительно дешевая альтернатива в обозримом будущем. Для организации непрерывного водного сообщения и соединения двух крупнейших рек — Оби и Енисея, предполагалось расчистить русла этих рек от карчей, что не должно было обойтись слишком дорого, и построить соединительный канал между притоками Оби и Енисея. Разработка проектов, а затем и строительство Обь-Енисейского канала послужили началом нового этапа в изучении сибирских

рек уже на государственном уровне. Ангара, несущая свои воды практически параллельно Московскому тракту, наконец, оказалась включенной в программу государственных рекогносцировочных работ.

В 1875 г. МПС командировало в Западную и Восточную Сибирь несколько описных партий, которым было поручено провести комплекс исследовательских работ. Партии работали на водоразделе р. Оби и р. Енисея, занимались изысканиями на р. Ангаре, от Иркутска до впадения ее в Енисей. Ангара являлась составной частью водного пути от Байкала до Уральских гор. Перед началом работ участники экспедиции получили возможность ознакомиться со всеми описаниями и картами, имевшимися в МПС, Военно-топографическом отделе Главного штаба, в Гидрографическом департаменте, Географическом обществе и Центральном статистическом комитете.

Согласно инструкции, выданной партии по исследованию рек в Восточной Сибири, «...необходимо было изучить глубину, ширину рек, изгибы, влияние их на судоходство, характер берегов, (на планах должны быть отмечены леса, болота, города, села), притоки с определением их ширины, скорость течения и план реки. Определить, если возможно обойти пороги, то как»⁴. Статистический отдел интересовали сведения относительно количества судов, типов их постройки, грузоподъемности и стоимости, а также торговли и объеме грузоперевозок на всем протяжении Ангары. Требовалось предоставить сведения о пристанях, переправах, спасательных средствах, судостроительных местах, метеорологические наблюдения о вскрытии и замерзании рек. На все работы описной партии, направленной в Восточную Сибирь, отводилось пять месяцев и выделялось 3 560 р.⁵ Эти средства предназначались для закупки необходимого снаряжения, оборудования и оплату наемным рабочим.

⁴ РГИА. Ф. 180. Оп. 1. Д. 11. Л. 5.

⁵ Там же. Л. 12

При проведении исследований, участник ангарской партии инженер путей сообщения барон Б.А. Аминов отметил незначительность как сплавно-го, так и взводного судоходства по Ангаре. Если раньше из Иркутска в Енисейск за навигацию спускалось до 400 судов с хлебом, овсом, чаем, то с упадком приисков на притоках Енисея резко сократился объем судоходства. К 70-м гг. XIX в. даже сплавное движение по Ангаре практически остановилось, не говоря уже о взводном. В 1875 г., по сведениям Аминова, их лодка была пятым судном, спустившимся через пороги⁶.

Экспедиция выявила на Ангаре 79 препятствий: «22 мелких места, 8 порогов⁷, 27 шивер⁸, 17 быков⁹, 5 кармагулов¹⁰, из них 47 в малую воду бывают не глубже 8 четвертей»¹¹. Такое количество затруднительных для судоходства мест насчитывали не все работавшие на Ангаре экспедиции, их подсчеты иногда очень сильно отличались. Возможно в отдельные годы, при высоком уровне воды некоторые препятствия относительно легко преодолевались и, наоборот, в маловодные периоды движение по Ангаре в большей степени было сопряжено с опасностью. К примеру, в статье, опубликованной в «Вестнике Императорского Русского географического общества» за 1855 г. сообщалось о наличии на Ангаре (от Байкала до Енисея) лишь 56 препятствий: 10 порогов, 31 шиверы и 15 быков, не считая кармагулов. При этом ука-

⁶ РГИА. Ф. 180. Оп. 1. Д. 11. Л. 59.

⁷ Порог — поперечная гряда камней, по которым вода падает или стремится с усилием [3, т. 3, с. 830].

⁸ Шивера — сиб. пережат, плоская гряда, мелкое место во всю ширину реки по твердому дну, плитняку и быстрый скат течения [3, т. 4, с. 1432].

⁹ Бык — сиб. скала, огромный камень, торчащий с берега в воду (на Ангаре), небольшой поперечный порог [3, т. 1, с. 366].

¹⁰ Кармагулы (кармакулы) — сиб. подводный камень [3, т. 2, с. 230].

¹¹ РГИА. Ф. 180. Оп. 1. Д. 11. Л. 59.

зывалось, что «подсчет заимствован из записок почетного гражданина П.Т. Баснина» [4, с. 44]. По словам Д. Романова, в свое время предпринявшего «путешествие» по Ангаре, местные жители насчитывали 77 препятствий от Братского острога до Енисейска, что, по его мнению, преувеличено. На маршрутной карте межевого инженер-поручика Рашкова от 1858 г. они показаны далеко не все, такой же не полный подсчет приводится в книге Н. Семивского. Сам Романов пишет о 46 препятствиях, но и это только неточный, по его словам, список, составленный по рассказам местных жителей [5, с. 92].

С устройством единого водного пути, по расчетам барона Аминова, стоимость провоза груза между Иркутском и Томском значительно сократится: «с 2 р. 50 коп. с пуда (при доставке сухопутно), до 56 коп. с пуда (при доставке водой), что в скором времени принесет существенную выгоду, учитывая объем товаропотока ежегодно проходящего между Иркутском и Томском и далее, между Томском и Тюменью и составляющего около 1 200 000 пудов»¹².

Аминов не сомневался в возможности организации регулярного судоходства по Ангаре. Рапорт руководителей ангарской описной партии Чалеева и Аминова об итогах работ выглядел довольно оптимистично, препятствия не казались больше такими непреодолимыми. В рапорте отмечено: «Мели образовались вероятно от наносов песка или гальки. Пороги же, шиверы, быки и кармагулы образовались от каменистых кряжей или россыпей, протянувшихся поперек течения реки. Незначительное, в большинстве случаев, протяжение этих кряжей, довольно прямое направление фарватера на этих препятствиях, а также достаточная ширина этих фарватеров, даже при существующей быстроте на них течения, дохо-

¹² Государственный архив иркутской области (ГАИО). Ф. 31. Оп. 3. Д. 293. Л. 115.

дящего иногда до 15 и более верст в час, делают эти препятствия на наше время все-таки относительно ничтожными»¹³.

Принимая во внимание, что общее протяжение всех каменистых кряжей не превышает 35 в. и то, со всеми мелкими препятствиями, «обработав которые, получится глубокая река более 1 750 в. длиной для непрерывного судоходства в течение всей навигации. Для этого предполагалось вынуть 25 000 куб. саж. камня и песка и уничтожить до 30 камней, находящихся в фарватере¹⁴. На более опасных местах предполагалось использование туерных пароходов¹⁵, которые будут преодолевать порожистые участки пути используя цепи, проложенные по дну реки. Общая стоимость расчистки Ангары должна была составить не более 1 500 000 р.¹⁶

Столь явное внимание государства к сибирским водным путям выглядело многообещающе и нашло широкую поддержку со стороны сибирского купечества. Так, в 1877 г. (еще до того, как стали известны результаты работ Чалеева и Аминова) Императорское Русское Географическое общество охотно поддержало идею о снаряжении на средства, предоставляемые А.М. Сибиряковым, экспедиции на Ангару для детального изучения ее порогов. Появлялась надежда на то, что совместными усилиями можно, наконец, сделать Ангару удобной для судоходства на всем ее протяжении. Экономические интересы купечества и военно-стратегические интересы государства наконец совпали.

Это были первые пробные шаги, предпринятые государством с рекогносцировочной целью, но они

¹³ РГИА. Ф. 180. Оп. 1. Д. 11. Л. 59.

¹⁴ Там же. Л. 59 об.

¹⁵ Туерный (от фр. *tourneur*), или цепной *пароход* – вид речного судна, буксир, движущийся вдоль уложенной по дну цепи или троса.

¹⁶ РГИА. Ф. 180. Оп. 1. Д. 11. Л. 59 об.

стали определяющими в деле выработки программы действий правительства по увеличению протяженности транспортных коммуникаций. Все чаще звучали идеи о необходимости строительства в Сибири железной дороги, ну или организации единого речного сообщения от дальневосточных окраин до западных границ Российской империи или хотя бы до Урала. Чем могла быть вызвана подобная поспешность принятия решений и заинтересованность уже на уровне государственной власти, а не только местного сибирского купечества и региональных властей?

В 1870–1880-е гг. государство настойчиво стремится решить проблему сибирских транспортных путей и активные действия в этом регионе всецело соответствуют государственным потребностям, общественные инициативы не просто поддерживаются, они перехватываются государством, идет всесторонний сбор материала, рассматриваются проекты организации новых транспортных коммуникаций, выделяются средства для работы исследовательских экспедиций. Что заставило сместить фокус внимания с Европейской России на сибирские просторы? Почему такую актуальность приобрели многочисленные проекты создания единого транссибирского водного пути?

В воздухе отчетливо пахло надвигающейся грозой, при этом угроза исходила с той стороны, где Россия меньше всего готова была отражать нападение. Еще свежи в памяти оставались события, произошедшие в 1854 г. в Авачинской бухте, при обороне Петропавловска, поэтому недооценивать возможную угрозу явно не стоило. Напряженность в отношениях с Китаем, умело подогреваемая Англией, ощущалась уже достаточно давно. Это было время, когда в Центральной и Восточной Азии разворачивалась Большая игра, основными участниками которой выступали Британская и Российская империи. Илийский вопрос был как раз тем фрагментом в сложной дихотомии соперничества-со-

трудничества двух империй, неверное решение которого могло спровоцировать, как тогда виделось, полноценный военный конфликт. Война с Китаем представлялась более чем вероятной, а учитывая растянутость границы, малонаселенность территории, неразвитость системы транспортных коммуникаций, отсутствие достаточного количества войск на окраинных владениях России, можно было предположить, что война затянется и станет изматывающей. Требовалось срочное принятие мер для исправления ситуации.

В последней четверти XIX в. именно с военно-оборонительных позиций государством рассматривалась необходимость создания непрерывного водного, сухопутного или железнодорожного сообщения от Дальнего Востока до Европейской России. Осуществление бесперебойных перевозок с запада на восток войск и вооружения могло сыграть решающую роль в возможных военных конфликтах в будущем. Как отмечал А.В. Ремнев, «внешнеполитический фактор в очередной раз дал импульс и внутривнутриполитическим преобразованиям, выведя их из латентного состояния» [6, с. 271]. Так уже неоднократно происходило и раньше, в процессе продвижения России на восток, выхода к морям и расширения границ. Всего чуть больше десятилетия минуло с присоединения Амурского края, былой энтузиазм в попытках решения амурской проблемы сменился разочарованием уже спустя несколько лет после подписания Айгунского (1858 г.), а затем и Пекинского (1860 г.) договоров. Россия смогла закрепить Приамурье и Уссурийский край за собой, не дав проникнуть сюда англичанам и американцам, но официальное определение границы — это решение всего лишь одной части проблемы. Удержание за собой этих территорий, их хозяйственное освоение, установление и поддержание прочной связи с империей, вот что требовалось России, в противном случае, как писали в 1850-х гг. современники, «нас ждет второй Се-

востополь в устье Амура»¹⁷. «Застолбив» территорию, Россия, казалось, потеряла интерес к этому региону и «плохо осознавала экономическую и демографическую востребованность» полученных земель, сосредоточив все свое внимание на Средней Азии [6, с. 222]. В 60-е гг. XIX в. в высших петербургских сферах довольно сдержанно высказывались о дальневосточном крае. По словам А.В. Ремнева, отражение подобных настроений можно встретить на страницах военного министра Д.А. Милютин: «Эта отдаленнейшая из всех окраин России, пустынная, непроизводительная, лишенная путей сообщения, была похожа на оторванную колонию, мало полезную для метрополии... Редкое, разбросанное население едва было в состоянии прокормить себя, войскам же и морским командам Приамурской области даже продовольствие посылалось из Петербурга кругосветным путем и обходилось непомерно дорого» [там же, с. 200].

Редкость коммуникационных сетей, малочисленность населения, обширность Сибирского и Дальневосточного регионов, дефицит бюджета вынуждали государство расставлять приоритеты, в связи с чем, можно видеть, как в окраинной политике России, раз за разом доминировали стратегические и военно-политические мотивы, отодвигая на нижние строчки в списке приоритетов хозяйственное освоение. Но так поступать можно было лишь до поры, до времени. По словам М.И. Венюкова, «мало включить земли и народы в государственные границы империи, нужно их еще действительно сделать неотъемлемой частью государства... при первом же военном столкновении здесь мы можем потерять и Камчатку, и Сахалин, на которые уже давно зарятся англичане и американцы» [7, с. 94–95]. Об этом же писал много позже В.П. Семенов-Тянь-Шанский, отмечая, что «российская коло-

¹⁷ Отечественные записки. 1859. № 11. С. 16.

низация имеет вид постепенно суживающегося зазубренного меча, утончающегося и суживающегося на своем восточном конце» [8, с. 440].

Стоит отметить, что предложения о необходимости связать в транспортном отношении сибирские территории и Европейскую Россию высказывались с завидной регулярностью. Частными предпринимателями выдвигались идеи открытия пароходных рейсов по отдельным сибирским рекам взамен на предоставление монополии в этом виде деятельности, высказывались и предложения о расчистке речных фарватеров. В таких проектах преобладал, как правило, коммерческий интерес, военно-стратегические задачи в расчет не принимались, да и не могли, проработка таких вопросов — все же прерогатива государства. В первой половине XIX в. государство не видело насущной необходимости в поддержке купеческих и предпринимательских инициатив и тем более предоставлении монополий. Как отмечают А. Горбунов и О. Троненкова: «развитие региона не должно опережать развитие транспортной сети, соединяющей его с центром метрополии... должно соблюдаться своего рода равновесие: одно не должно ни отставать, ни опережать другое» [2, с. 35].

Во второй половине XIX в. в России шло активное железнодорожное строительство. Прокладка железной дороги в Сибири позволила бы закрыть вопрос грузоперевозок, соединив между собой окраины Российской империи, но дефицит финансов помешал осуществлению грандиозных планов. Правительство вынуждено было искать более дешевые варианты транзитных магистралей, поэтому внимание в результате обратили на речные системы Оби, Енисея, Ангары. Создание в скорейшее время пусть и сезонной речной коммуникации, которая, как предполагалось, не потребует солидных денежных вложений, в отличие от железной дороги представлялось превосходным

выходом из практически тупиковой ситуации. Ангара должна была стать в этом транссибирском речном пути важным связующим звеном. Представлялось, что работы по улучшению, углублению и расчистке русла рек, приведение в судоходное состояние Ангары не станут для казны столь разорительны, как строительство железной дороги в пока еще довольно пустынном сибирском краю и основные затраты придутся на создание Обь-Енисейского канала. Безусловно, водный транспорт, в силу сезонности своей работы, не мог стать панацеей, но на данном этапе проработать и воплотить другие варианты пока еще не представлялось возможным.

Член Императорского Русского географического общества, вице-адмирал А.К. Сиденер, рассуждая о том, что с окончанием строительства Обь-Енисейского канала и устранением основных препятствий на Ангаре, будет открыто водное сообщение от Тюмени до Байкала, предлагал продвигаться дальше на восток и распространить его на всю Сибирь, соединив Байкал с Амуром и улучшив в судоходном отношении забайкальские реки. Таким образом, единый водный путь мог связать западные и восточные окраины страны, прерываясь лишь на незначительном 18-ти верстном перевале через Яблоновый хребет [9, с. 4].

В 1878 г. Министерство путей сообщения при поддержке Русского географического общества командировало на водораздел Оби и Енисея еще одну экспедицию для проведения продольной нивелировки и промеров рек, входящих в состав соединительного пути между Кетью и Енисеем. Дополнительные сведения требовались для составления первоначального проекта и определения предварительной стоимости предстоящих работ по строительству Обь-Енисейского соединительного канала, спрямлению и шлюзованию рек. Частично экспедицию финансировали сибирские купцы П.Е. Фунтусов и А.М. Сибиряков. Ру-

ководили экспедицией инженеры путей сообщения Б.А. Аминов и Липин. По предложенному ими плану предусматривалось создание 29 шлюзов и 28 плотин, рассчитанных на пропуск судов длиной 22 и шириной 3,5 саж. с осадкой 7 четвертей. Предполагалось, что все работы удастся выполнить за семь лет. Примерная стоимость сооружений с учетом непредвиденных дополнительных расходов исчислялась в 8 млн р., а с улучшением порожистой части р. Ангары – в 10 млн р. [10, с. 137].

Проект строительства соединительной системы был высочайше утвержден 27 июня 1882 г. Строительство Обь-Енисейского канала стало благодатной темой для дискуссий, разворачивавшихся в кабинетах, салонах, на страницах периодических изданий. Мнения разделились. Одни настаивали, в первую очередь на расчистке р. Ангары, другие видели только комплексное решение проблемы, что должно было привести к устройству транссибирского водного пути. Так, в декабре 1885 г. состоялось заседание распорядительного комитета Восточно-Сибирского отдела географического общества, под председательством графа А.П. Игнатьева. Почти единогласно высказались, как писало «Восточное обозрение», «за желательность и необходимость расчистки р. Ангары, причем г. Петров, например, предлагал просить правительство прежде всего расчистить р. Ангару, а от продолжения работ по Обь-Енисейскому каналу пока воздержаться. Это мнение разделялось всеми. Как видим, правительство отчасти стало теперь на эту же точку зрения»¹⁸. В 1886 г. в «Вестнике Европы» была опубликована статья, посвященная будущему Обь-Енисейскому каналу, в которой доказывалась необходимость создания «длиннейшей в мире линии непрерывного речного сообщения», которая, вне всякого сомнения, будет

¹⁸ Восточное обозрение. 1890. № 39. С. 3.

иметь государственное значение. «Так, например, при новом столкновении с Китаем, — писал автор статьи, — если бы оно могло случиться, нам не нужно будет затрачивать десятки миллионов рублей на трудную сухопутную перевозку к сибирской границе войск и на вооружение на ней некоторых пунктов... Не нужно забывать, что, со времени нашего последнего столкновения с Китаем в 1881 г., по кульджинскому вопросу, китайское правительство обнаруживает сильное стремление к развитию своих военных сил и к устройству военных поселений в полосе, пограничной с Россией... Но едва ли не главнейшую услугу для обширной нашей окраины окажет новый пароходный путь в том отношении, что он будет уравнивать цены на хлеб по всем ее местностям»¹⁹.

Строительство Обь-Енисейского канала началось в 1883 г., а в 1888 г. предприняли уже первое плавание, но восторги скоро сменились разочарованием, вложенные в строительство затраты не оправдались, что не удивительно. При первоначальном рассмотрении проекта, Государственный Совет принял решение о преждевременности строительства транзитного водного пути такого масштаба, в виду слабого развития промышленности и малонаселенности тех мест, где должен был пройти соединительный путь. Возможно, изменения в проекте могли появиться не ранее, чем Александр III одобрил начало изысканий для прокладки сибирской железной дороги, что относят к 22 мая 1882 г., но строительство железной дороги — проект долговременный, а удобные транспортные пути через всю Сибирь были насущной потребностью, учитывая по-прежнему беспокойную ситуацию в Азии и те затруднения, с которыми сталкивались при транспортировке грузов по Московскому тракту в дождливое время или в межсезонье [11, с. 7].

¹⁹ Вестник Европы. 1886. Т. 1, № 2. С. 889–896.

Эти проблемы неоднократно поднимались на страницах всеподданнейших отчетов генерал-губернаторов Восточной Сибири. Н.П. Матханова называет такие отчеты «...важным официальным каналом информации, средством прямой связи глав регионов с центром и самим монархом. Авторы отчетов могли сознательно влиять на монарха и / или министров и других деятелей высшей власти, выделяя те или иные характеристики, формируя тот образ, который должен был сложиться у адресатов отчета» [12, с. 24]. Так, во всеподданнейших отчетах генерал-губернаторов А.П. Игнатьева и А.Н. Корфа за 1885 г. можно прочесть тревожные сведения «об опасной активности Китая по реорганизации армии, о наплыве китайцев в восточные районы империи и пр.» [11, с. 7]. Китай в это время прилежно перенимал европейский опыт, проводя политику «самоусиления», реформируя армию и флот и оснащая их современным оружием. Находясь рядом с таким соседом и по-прежнему наблюдая активное присутствие в регионе англичан и американцев, России следовало спешно заняться организацией транзитных транспортных путей.

О том, чтобы, в случае необходимости заниматься спешной доставкой военных грузов по имеющимся сухопутным дорогам и Московскому тракту речи быть не могло. Катастрофическая ситуация с транспортным сообщением отражена на страницах всеподданнейших губернаторских отчетов. Так, осенью 1885 г. почта запаздывала в Восточную Сибирь на целый месяц, обозы с купеческими товарами застревали в пути, «...проезжающие бедствовали невыразимо, а обозы с купеческими товарами употребляли на проезд от одной станции до другой (28–30 в.) до недели времени, местные крестьяне брали до 3 р. с воза, чтобы провезти через свою деревню. Такое состояние единственного пути в Сибирь возмутительно»²⁰.

²⁰ Всеподданнейший отчет и.д. генерал-губернатора Восточной Сибири. СПб., 1886. С. 40.

Ситуация требовала срочного разрешения, но МПС, министр финансов и военное ведомство никак не могли прийти к соглашению, а тем временем генерал-губернаторы — барон Корф и граф Игнатъев слали тревожные донесения о положении на Дальнем Востоке, в печати появлялись сведения о военных приготовлениях в Маньчжурии. Барон Корф в зашифрованных телеграммах от 3 и 5 июля 1890 г. «предупреждал о возможной потере края, так как из-за обмеления озера Ханка нельзя подвезти резервы к Владивостоку» [11, с. 10].

В этой ситуации становится понятной позиция государства по отношению к сибирским транспортным коммуникациям — водным, сухопутным или железнодорожным. Транзитный речной путь, в силу своей сезонности не мог заменить собой круглогодичную работу железнодорожного транспорта и служил лишь временной мерой, возможно поэтому финансирование строительства Обь-Енисейского канала подвергалось неоднократным урезаниям. В результате канал был открыт для пропуска судов, не превышающих 10 саж. длины, 3 саж. ширины и поднимающих груза при весенней воде до 5 000 пуд, и не более 500 пудов в межень, причем осадка судов в это время должна быть менее 5 четвертей» [13, с. 92]. Существование соединительного пути в таком виде имело лишь слабое практическое значение и, безусловно, требовало улучшения. Несмотря на, казалось бы, несколько неудачное начало в деле создания транссибирских коммуникаций, важен сам факт активного участия в этом проекте правительства. Неслучайно Россия смогла заняться воплощением столь масштабных замыслов только в последней четверти XIX в. По мнению В.П. Семенова-Тян-Шанского, «чрезматериковое государство [к которому как раз относилась Россия] особенно нуждается в длительных периодах внешнего покоя, чтобы иметь время к преодолению своих внутренних территориальных затруднений» [1, с. 162]. Эпоха правления Александра III оказалась тем самым подходящим временем.

Таким образом, Обь-Енисейский канал представлял собой только часть соединительного речного пути, еще одним непростым препятствием по-прежнему оставалась р. Ангара — основной приток Енисея. Ангара хотя и являлась довольно протяженной водной магистралью, но регулярное судоходство не могло совершаться в силу наличия большого количества порогов в среднем течении реки. Поэтому по Ангаре судоходство осуществлялось лишь на отдельных участках, наиболее безопасных для движения судов. Наиболее оживленной была верхняя часть Ангары от истока до Братского острога, здесь могли ходить суда с осадкой в 5–6 четвертей (от 0,89 до 1,07 м). Следующий участок пути от Братского острога до устья р. Илим представлял наибольшие трудности как для сплавного, так и для взводного судоходства. Здесь находились Похмельный, Пьяный и Падунский пороги, из которых последний преодолеть было практически невозможно. Нижний участок Ангары был также крайне рискованным для судоходства, здесь располагались три больших порога: Стрелковский, Мурский и Аплинский и около 20 шивер, быков, кармагулов и мелких мест. Крупные суда, груженные мануфактурными товарами, тянулись здесь, как правило, бичевой.

В 1882–1883 гг. И.И. Игнатов и А.М. Сибиряков, проведя на свои средства исследования Ангары, в очередной раз подтвердили возможность организации здесь регулярных пароходных рейсов. В июле 1883 г., по поручению А.М. Сибирякова, штурман В.В. Каллистратов сопровождал в поездке по Ангаре прибывших из Петербурга инженеров путей сообщения Рунеберга, Руссоля и Унге²¹. Роберт Рунеберг, занимавший в то время пост директора технической консультации и агентства «Бюро Вега» в Санкт-Петербурге писал, что первые два порога Похмельный и Пьяный

²¹ ГАИО. Ф. 293. Оп. 1. Д. 447. Л. 4.

не представляют особых затруднений для пароходно-го сообщения. «Наибольшая быстрота первого — 11 и второго — 13 в. в час, фарватер был достаточно глубок, но рядом с ним находятся камни и отмели, которые конечно необходимо тотчас обозначить вехами, а когда сообщение примет большие размеры и оправдает потребные на то расходы, тогда нужно будет местами даже вовсе устранить их»²².

Первое впечатление складывалось довольно оптимистичное, ангарские препятствия не казались столь непреодолимыми, Падунский порог по свидетельству Рунеберга «в действительности оказался быстрым»²³. На самом же деле слишком большая скорость течения в Падунском пороге — до 22 в. в час и извилистость его фарватера могли стать серьезным препятствием в случае регулярного движения пароходов. Дноуглубительные работы в Падуне пришлось бы проводить на значительном протяжении, при этом, «основную часть грунта представлял плитняк, а так как в зимнее время русло реки не замерзало, то проводить работы было бы невозможно»²⁴, писал в путевом журнале еще один из участников этого «путешествия» — В.В. Каллистратов, настроенный первоначально менее оптимистично. В отличие от Рунеберга, он с большим сомнением отнесся к возможности преодоления Падунского порога в скором будущем, его «каменистый и извилистый фарватер не дает возможности надеяться даже на улучшение его в ближайшем будущем»²⁵.

Казалось, задача не имеет решения, регулярные спуски и подъемы пароходов через Падун — невозможны. Но если через порог нельзя ни подняться, ни спуститься, то почему бы не поступить иначе — обойти непреступный порог по суше — в данном случае —

²² ГАИО. Ф. 24. Оп. 12. Д. 652. Л. 1 об.

²³ Там же.

²⁴ Там же. Ф. 293. Оп. 1. Д. 447. Л. 3.

²⁵ Там же.

по левому берегу. Именно к этой мысли, как в свое время Чалеев и Аминов, пришел и Рунеберг — строительство канала представлялось решением проблемы, но, как он писал, «пока еще сложно решить что окажется более выгодным: расчистка порога или устройство канала»²⁶. Строительство канала, хоть и более затратное в финансовом плане, признавалось на тот момент наиболее рациональным, так как помогло бы избежать неудобств при перегрузке товаров и позволило бы уже в ходе дальнейшей эксплуатации сэкономить время и деньги.

В.В. Каллистратов совершенно не разделял оптимизма Рунеберга: «ни улучшения течения в Падуне, ни устройство канала осуществлено быть не может вследствие больших капитальных затрат и трудности работы, так как называемый Луг имеет выше уровня воды сплошной плитняк или гранит»²⁷. Но это его мнение, как оказалось, не было окончательным. Пройдя несколько раз по Ангаре, как писал сам Каллистратов, он убедился в том, что пароходство даже в порожистой части Ангары вполне возможно, хотя и с предосторожностями, и вряд ли пароходное сообщение здесь может быть совершенно безопасным.

Не случайно участие в этой экспедиции Роберта Иоганновича Рунеберга: он выступал в качестве приглашенного А.М. Сибиряковым консультанта и должен был оценить реальные возможности использования в порожистой и самой опасной части Ангары парохода «особой конструкции» — туера, который мог преодолевать пороги с помощью цепи, проложенной по дну реки. Вердикт обнадежил сибирского предпринимателя. Рунеберг писал: «Я между тем уверен, что пароход такой конструкции... уже в настоящее время мог бы подняться через Падун, даже без очистки его»²⁸.

²⁶ ГАИО. Ф. 24. Оп. 12. Д. 652. Л. 2.

²⁷ Там же. Ф. 293. Оп. 1. Д. 447. Л. 5.

²⁸ Там же. Ф. 24. Оп. 12. Д. 652. Л. 2.

Неудивительно, что А.М. Сибиряков, получив такое заключение, удвоил усилия по организации регулярного пароходного сообщения по р. Ангаре. Любопытно, что Рунеберг, проходя в 1883 г. по Ангаре, не видел особых затруднений в возможности подъема и спуска через пороги. Возможно, в тот год вода в Ангаре была достаточно высокой, так как относительно Шаманского и Аплинского порогов Рунеберг писал только, что здесь «несомненно полезно было бы выпрямить фарватер... равно как в разных шиверах и быках»²⁹. Если принять во внимание данные ведомости самых мелких мест на р. Ангаре от Похмельного порога до ее устья, приводимые в 1908 г. инженером И.Ф. Тамулевичем, то картина выглядит несколько иначе. Так, глубина в Аплинском пороге (на основании данных 1908 г.) составляла 0,48 саж., Мурском пороге – 0,67 саж., Косой бык – 0,32 саж.³⁰ Глубины не были постоянными, мелководье в отдельные годы могло доставить не мало хлопот и сделать прохождение шивер, кармагул, быков и порогов весьма затруднительным, если не невозможным в отдельных местах течения Ангары. Тем не менее использовать эту протяженную и широкую сибирскую реку, несущую свои воды из Байкала в Енисей и все-таки попытаться осуществить невозможное – организовать регулярные пароходные рейсы по Ангаре, представлялось весьма заманчивым.

Исследования р. Ангары продолжились и во второй половине 80-х гг. XIX в. В это время как раз начались работы по изысканию трассы под будущую Сибирскую железную дорогу. Ангару предполагалось использовать для подвозки по ней необходимых и особенно крупногабаритных строительных материалов, именно поэтому вопрос покорения Ангары стоял перед правительством достаточно остро. Настроения и ожидания тех лет получили отражение на страницах

²⁹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 12. Д. 652. Л. 2 об.

³⁰ Там же. Ф. 31. Оп. 3. Д. 393. Л. 13.

«Восточного обозрения»: «...когда зимою был поднят вопрос об ассигновке нового кредита на продолжение работ по устройству Обь-Енисейского канала, подлежащая сферы, от которых зависело решение этого вопроса, поставили это решение в зависимость от решения вопроса о возможности учреждения судоходства на р. Ангаре, так как, по их мнению, Обь-Енисейский канал, при этом только условия и может иметь серьезное значение и оправдать требуемые на него крупные расходы»³¹.

С 1887 по 1889 гг. на Ангаре продолжились работы исследовательской партии под руководством М.В. Чернцова. Были устроены водомерные посты в 18 пунктах для наблюдения за колебанием горизонтов воды, временем вскрытия и замерзания реки, весеннего и осеннего ледохода, времени прохода первых и последних судов. Гидротехник, инженер путей сообщения В.М. Малышев и гидролог, гидрограф, гидрогеолог И.Ф. Молодых, характеризуя спустя несколько лет, итоги работ этой исследовательской экспедиции и готовясь к собственной, писали, что все свелось «к составлению рекогносцировочного плана всего протяжения реки (1760 в.) в масштабе 5 в. в 0,01 саж. и к инструментальной съемке 43 отдельных затруднительных для судоходства, участков в порожиистой части р. Ангары» [14, с. 16]. Тем не менее, проведенные изыскания способствовали укреплению уверенности в возможности как сплавного, так и взводного судоходства на всем протяжении реки. Сообщалось, что выгоды предстоящего пароходного сообщения по р. Ангаре столь значительны и бесспорно оправдывают все внимание со стороны правительства. Таким образом, Ангара станет важным звеном Великого речного сибирского пути, идущего на 5 000 в. от Тюмени до Кяхты, а без нее этот путь утратит весь свой смысл.

³¹ Восточное обозрение. 1890. № 39. С. 3.

Как отмечал М.В. Чернцов, серьезную трудность для судоходства представляли быстрины в порогах и шиверах, кривизна фарватера и недостаточная глубина, подводные камни, а также отсутствие на этой реке хороших лоцманов, знающих ход в ее плесах. Для того, чтобы осуществлять буксирование судов с грузом от 15 000 до 20 000 пудов, предстояло спрямить фарватер и углубить его на шиверах и других мелких местах, вынуд, по предварительным расчетам, скалистого и каменистого грунта около 1 000 куб. саж.³² Также, как и предыдущие изыскательские партии, Чернцов указал самые опасные, по его мнению, ангарские пороги: Падунский, Долгий и Шаманский. В обход Падуна предполагалось проложить 2 в. рельсового узкоколейного пути с устройством двух пристаней для перегрузки грузов.

Начало строительства Транссибирской железной дороги потребовало ускорить работы по расчистке Ангары, чтобы иметь возможность использовать водные пути Оби, Енисея и Ангары особенно для перевозки крупногабаритных грузов железнодорожного ведомства и частей ледокола «Байкал», заказанного в Англии для паромной переправы через Байкал. Дноуглубительные работы на р. Ангаре планировалось начать в 1894 г. в межень и продолжить зимой 1894–1895 гг. До весны 1895 г. взрывные караваны должны были расположиться в нижней части р. Ангары от Стрелки до Аплинского порога на 570 в., где находилось 17 пунктов, в которых требовалось провести дноуглубительные работы³³. Расчистка всех остальных препятствий намечалась на лето и осень 1895 г. Для проведения взрывных работ организовали три отдельные партии под непосредственным надзором техников и минёров. К началу навигации 1895 г. предполагалось закончить дноуглубительные работы в Аплинском

³² ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 299. Л. 82.

³³ Там же. Л. 84.

пороге, Ковинской шивере, Кашиной шивере, Брянской шивере, Стрелковском пороге.

В навигацию 1895 г. работами руководил инженер М.В. Чернцов, уже давно знакомый с Ангарой. Для обхода Падуна пришлось проложить железнодорожную колею длиной 2,5 в. и построить две пристани – выше и ниже порога. В навигацию 1897 г. в обход Падунского порога был проведен на Байкал, следовавший из норвежского порта Хаммерфест, принадлежащий А.М. Сибирякову винтовой пароход «Иоанн Кронштадский», тот самый, на котором совершил арктическое плавание С.О. Макаров. В следующем – 1898 г. по Ангаре, обойдя Падун по суше, проследовал на Байкал пароход «Лейтенант Малыгин», а в 1899 г. еще один пароход – «Второй», необходимый для работы Байкальской паромной переправы. Перед Падунским порогом пароходы поднимались по стапелям и проводились по рельсам к верхней пристани Падуна.

Расчистка фарватера Ангары не обходилась без происшествий, неоднократно происходили столкновения спускающихся вниз паузков, с находившимися там ремонтными судами, по словам начальника ангарской партии, из-за несоблюдения техники безопасности. Аварии случались несмотря на предупреждения, сделанные сельскими властями о необходимости, подходя к месту взрывных работ, останавливаться и извещать техников, чтобы они успели отвести лодки с фарватера. Конечно, далеко не каждый судоводитель таких паузков следовал установленным распоряжениям, часто просто игнорируя их и недооценивая опасность, что и приводило к столкновениям с судами экспедиции, стоящими на якорях.

В 1899 г. инженер М.В. Чернцов сообщал в отчете, что по всей Ангаре, кроме Падунского порога, в течение почти всего навигационного периода, «за исключением июньского мелководья, продолжавшегося от 2 до 3 недель, могли ходить суда с осадкой до 5½–6 четвертей»

[15, с. 25]. В наиболее опасных местах, с извилистым судовым ходом, была произведена обстановка фарватера навигационными знаками. Для этой цели чаще всего использовались плавучие вежи, длиной от 5 до 10 саж., окрашенные красной или белой масляной краской, в зависимости от места постановки вежи — у правого или левого берега. Работы по приведению Ангары в судоходное состояние завершились, в порогах проложили цепи, помогавшие в подъеме и спуске пароходов, но прохождение порожистых участков реки по-прежнему оставалось рискованным делом. Преодоление самых тяжелых ангарских порогов было лишь облегчено, но не устранено полностью. Нередко происходили засоры цепи в быстринах порогов, или даже разрывы цепей. Поэтому, как только началось регулярное движение поездов по сибирской железной дороге, туерное ангарское пароходство прекратило свою работу.

Несмотря на все прилагаемые как государством, так и частными лицами усилия, идеи создания транссибирского речного пути оказались неосуществимы. Речные системы по-прежнему оставались изолированными друг от друга. Амбициозный проект строительства Обь-Енисейского канала не удалось претворить в жизнь в полной мере, чему помешали объективные обстоятельства. Проектирование и начало строительства Транссибирской железной дороги привели к неоднократному сокращению сметы Обь-Енисейского канала, что отразилось на конечном результате. В итоге ожидания от столь масштабного предприятия не оправдались. Не удалось решить и ангарскую проблему. Несмотря на все затраченные средства и предпринятые меры по расчистке фарватера, углублению на отдельных участках русла реки, установке навигационных знаков, судоходство по Ангаре все также было сопряжено с опасностью, устранить основные угрозы Ангары — ее многочисленные пороги, шиверы и быки не получилось.

В начале XX в. задача формирования надежной транспортной инфраструктуры по-прежнему оставалась актуальной для Сибири, хотя уже началось движение по Транссибу, и было немало сделано для приведения в судоходное состояние сибирских рек, но решить проблему нехватки транспортных коммуникаций не удалось. На бумаге все идеи выглядели много привлекательнее, реальность — недостаточное финансирование, практически непреодолимые природные препятствия, вносили свои коррективы. Безусловно, наличие удобных транспортных коммуникаций в Сибири и на Дальнем Востоке было необходимо России в первую очередь в военно-стратегическом плане, но развитие этого громадного региона в экономическом отношении являлось не менее важным, особенно в связи с будущей предполагаемой ролью этого края как промышленного плацдарма для утверждения России в Центральной Азии [16, с. 58]. Особенно остро необходимость расширения сети транспортных коммуникаций ощущали сами сибиряки.

Список использованной литературы

1. Семенов-Тянь-Шанский В.П. Район и страна / В.П. Семенов-Тянь-Шанский. — Москва ; Ленинград : Гос. изд-во, 1928. — 311 с.
2. Горбунов А.А. Транспортные коммуникации и внешняя политика государства / А. Горбунов, О.М. Троненкова // Власть. — 2010. — № 11. — С. 32–35.
3. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. / В.И. Даль. — Репр. воспроизведение изд. 1903–1909 гг., осуществленного под ред. И.А. Бодуэна де Куртенэ. — Москва : Terra-кн. клуб, 1998. — 4 т.
4. Шукин Н.С. Пороги на Ангаре / Н.С. Шукин // Вестник Императорского Русского географического общества. — 1855. — Ч. 14, кн. IV. — С. 34–44.
5. Романов Д. Ангарские пороги / Д. Романов // Морской сборник. — 1863. — № 7. — С. 87–108.
6. Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX веков / А.В. Ремнев. — Омск : Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. — 552 с.

7. Венюков М.И. Россия и Восток : собр. геогр. и полит. ст. / М.И. Венюков. — Санкт-Петербург : тип. В. Безобразова и К°, 1877. — 297 с.

8. Семенов-Тянь-Шанский В.П. О могущественном территориальном владении применительно к России / В.П. Семенов-Тянь-Шанский // Известия Императорского Русского географического общества. — 1915. — Т. 51, вып. 8. — С. 425–457.

9. Краснов П.Н. Сибирь под влиянием рельсового пути : с прил. карты Сибир. ж. д. / П.Н. Краснов, В.Ф. Сафонов. — Санкт-Петербург : Ред. период. изд. Мин. фин., 1902. — 221 с.

10. Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX век / В.Н. Большаков. — Новосибирск : Наука, 1991. — 216 с.

11. Канн С.К. Военно-политические аспекты сооружения Сибирской железной дороги (конец XIX — начало XX в.) / С.К. Канн // Сибирь и войны XIX–XX веков : сб. материалов Всерос. науч. конф. / отв. ред. М.В. Шиловский. — Новосибирск, 2014. — С. 5–14.

12. Матханова Н.П. Диалог власти и общества: опыт генерал-губернаторов Восточной Сибири и Приамурья второй половины XIX в. / Н.П. Матханова. — DOI 10.26516/2222-9124.2020.33.23 // Известия Иркутского государственного университета. Серия: История. — 2020. — Т. 33. — С. 23–30.

13. Труды Совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири / под ред. В. Попова. — Иркутск : Канцелярия Иркут. генерал-губернатора, 1907. — Т. 1. — 218 с.

14. Мальшев В.М. Исследования рек Восточной Сибири / В.М. Мальшев, И.Ф. Молодых. — Иркутск : Изд. на средства Партии по исслед. рек Ленск. и Байкал. бассейнов Упр. внутр. водн. пути Сибири, 1924. — 54 с.

15. Чернцов М.В. Отчет по работам по улучшению судоходных условий р. Ангары 1894–1899 / М.В. Чернцов. — Санкт-Петербург, 1901. — 130 с.

16. Кальмина Л.В. Войны начала XX в. как катализатор экономического развития Забайкалья / Л.В. Кальмина // Сибирь и войны XIX–XX веков : сб. материалов Всерос. науч. конф. / отв. ред. М.В. Шиловский. — Новосибирск, 2014. — С. 56–65.

References

1. Semenov-Tjan'-Shansky V.P. *The Region and the Country*. Moscow, Leningrad, Gosudarstvennoe izdatel'stvo Publ., 1928. 311 p.

2. Gorbunov A.A., Tronenkova O.M. Transport Communications and Foreign Policy of the State. *Vlast'* = *Power*, 2010, no. 11, pp. 32–35. (In Russian).

3. Dal V.I. The Explanatory Dictionary of the Living Great Russian Language. Moscow, Terra-knizhnyi klub Publ., 1998. vol. 4.

4. Schukin N.S. Thresholds on the Angara. *Vestnik Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva* = *Bulletin of the Imperial Russian Geographical Society*, 1855, pt. 4, bk. IV, pp. 34–44. (In Russian).

5. Romanov D. Angara Thresholds. *Morskoi sbornik* = *Morskoy Sbornik*, 1863, no. 7, pp. 87–108. (In Russian).

6. Remnev A.V. *Russia Far East. Imperial Geography of Power in the 19th – Early 20th Centuries*. Omsk State University Publ., 2004. 552 p.

7. Veniukov M.I. *Russia and the East*. Saint-Petersburg, tip. V. Bezobrazova i K^o Publ., 1877. 297 p.

8. Semenov-Tjan'-Shansky V.P. On the Powerful Territorial Possession as it can be Applied to Russia (Essay on Political Geography). *Izvestiya Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva* = *Bulletin of the Imperial Russian Geographical Society*, 1915, vol. 51, iss. 8, pp. 425–457. (In Russian).

9. Krasnov P.N. *Siberia Under the Influence of the Rail Road*. Saint Petersburg, Red. period. izd. Min. fin. Publ., 1902. 221 p.

10. Bolshakov V.N. *Essays on the History of River Transport in Siberia: XIX Century*. Novosibirsk, Nauka Publ., 1991. 216 p.

11. Kann S.K. Military-Political Aspects of the Construction of the Siberian Railway (Late 19th – Early 20th Centuries). In M.V. Shilovsky (ed.). *Siberia and Wars of the 19th-20th Centuries*. Novosibirsk, 2014, pp. 5–14. (In Russian).

12. Matkhanova N.P. Dialogue between Authority and Society: Experience of Eastern Siberian and Priamur Governors-General in the Second Half 19th Century. *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya* = *The Bulletin of Irkutsk State University. Series: History*, 2020, vol. 33, pp. 23–30. (In Russian). DOI: 10.26516/2222-9124.2020.33.23.

13. Popov V. (ed.). *Proceedings of the 1906 Meeting in Irkutsk on Communication Routes in Siberia*. Irkutsk, Irkutsk Governor General's Office Publ., 1907. Vol. 1. 218 p.

14. Malyshev V.M., Molodykh I.F. *Studies of the Rivers of Eastern Siberia*. Irkutsk, 1924. 54 p.

15. Cherntsov M.V. *Report on Works to Improve the Navigability of the Angara River: 1894–1899*. Saint-Petersburg, 1901. 130 p.

16. Kalmina L.V. The Wars of the Early Twentieth Century as a Catalyst for Economic Development in Transbaikalia. In M.V. Shilovsky (ed.). *Siberia and Wars of the 19th–20th Centuries*. Novosibirsk, 2014, pp. 56–65. (In Russian).

Информация об авторе

Распопина Алена Александровна — кандидат исторических наук, доцент, кафедра международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: alen_a77@mail.ru. SPIN-код: 3288-1060; AuthorID: 418906.

Author

Alena A. Raspopina — Ph.D. in History, Associate Professor, Department of International Relations and Customs, Baikal State University, the Russian Federation; e-mail: alen_a77@mail.ru. SPIN-Code: 3288-1060; AuthorID: 418906.

Для цитирования

Распопина А.А. Сибирские транспортные коммуникации во второй половине XIX в.: геополитическая экономия / А.А. Распопина. — DOI 10.17150/2308-2488.2022.23(2).354-388 // Историко-экономические исследования. — 2022. — Т. 23, № 2. — С. 354–388.

For Citation

Raspopina A.A. Siberian Transport Communications in the Second Half of the 19th Century: Geopolitical Economy. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2022, vol. 23, no. 2, pp. 354–388. (In Russian). DOI: 10.17150/2308-2488.2022.23(2).354-388.