

Е. Ю. Рукосуев, Г. Н. Шумкин, Т. Г. Шумкина

**ПЛАН РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ В РОССИИ (1917 Г.)
(публикация документа)¹⁹²**

Рукосуев Евгений Юрьевич, старший научный сотрудник Института истории и археологии Уральского отделения РАН ((620990, Россия, Екатеринбург, ул. Ковалевской, 16), кандидат исторических наук, доцент.

Rukosuev Evgeniy, senior researcher of Institute of History and Archaeology, Ural branch of the [RAS](#) (620990, Russia, Ekaterinburg, Kovalevskoj Street, 16); PhD, associate professor.

Телефон/Phone: +7 (343) 374-53-40. Электронная почта/E-mail: rukosuev@mail.ru

Шумкин Георгий Николаевич, старший научный сотрудник Института истории и археологии Уральского отделения РАН (620990, Россия, Екатеринбург, ул. Ковалевской, 16); кандидат исторических наук.

Shumkin Georgy, senior researcher of Institute of History and Archaeology, Ural branch of the [RAS](#) (620990, Russia, Ekaterinburg, Kovalevskoj Street, 16); PhD.

Телефон/Phone: +7 (343) 374-53-40. Электронная почта/E-mail: shumk@mail.ru

Шумкина Татьяна Геннадьевна, доцент кафедры всеобщей истории Уральского государственного педагогического университета (620017, Россия, г. Екатеринбург, пр. Космонавтов, 26); кандидат исторических наук, доцент.

Shumkina Tatiana, associate professor of the Department of General History of Urals State Pedagogical University (620017, Russia, Ekaterinburg, Kosmonavtov Avenue, 26); PhD, associate professor.

Телефон/Phone: +7 (343) 235-76-34. Электронная почта/E-mail: shumkina.77@mail.ru

Представлена публикация документа – плана строительства новых водных путей, разработанного Министерством путей сообщения Российской империи в начале 1917 г. Необходимость развития системы водных коммуникаций была связана как с модернизацией в экономической сфере, так и с потребностями страны в условиях ведения Первой мировой войны. Научно-историческая ценность публикуемого документа определяется также и тем, что поставленные в 1917 г. задачи и намеченные мероприятия по развитию водных путей сообщения будут реализовываться в советский период, в частности строительство Беломорско-Балтийского и Волго-Донского каналов.

Ключевые слова: водные пути сообщения, водный транспорт, модернизация, Первая мировая война, исторический источник.

**THE PLAN FOR THE DEVELOPMENT OF WATERWAYS
IN RUSSIA (1917) (the publication of the document)**

¹⁹² АЗГО. – Ф. 20. – Оп. 1. – Д. 2800: Л. 1-22.

Presents the publication of the document – plan the construction of new waterways, developed by the Ministry of Railways of the Russian Empire in 1917. The need to develop a system of water communication was associated with modernization in the economic sphere, and with the country's needs in terms of doing the First World War. Scientific and historical value of the published document is determined also by the fact that set in 1917 objectives and planned activities for the development of waterways will be implemented during the Soviet period, in particular the construction of the White sea-Baltic and Volga-Don canals.

Keywords: waterways, watercraft, modernization, First World War, a historical source.

До начала XX в. речной транспорт играл ведущую роль во внутренних грузоперевозках России. Затем лидерство перешло к бурно развивавшимся железным дорогам, а речное судоходство оказалось на периферии внимания правительства. Тем не менее, речной флот, благодаря низкой стоимости перевозок, являлся основным при транспортировке «продукции сельского хозяйства, промышленности, леса, строительных материалов, нефти, угля, различного сырья», которые осуществлялись преимущественно водным транспортом¹⁹³. Железные дороги специализировались, в основном, на более ценных и срочных грузах (прежде всего, хлеб и скоропортящаяся продукция сельского хозяйства).

В начале XX в. вопрос о развитии водной сети и ее усовершенствовании неоднократно обсуждался на самом высоком уровне. Министерство путей сообщения разрабатывало соответствующие проекты. Первая мировая война вновь поставила данный вопрос на повестку дня. Из-за огромной территории и разнообразия судоходных условий на реках к началу Первой мировой войны насчитывалось более 450 типов судов самоходного и более 800 типов несамоходного флота¹⁹⁴. Многие типы судов были узко специализированы, суда одной речной системы не могли использоваться в другой (например, волжские суда не проходили по Мариинской системе). Такое разнообразие существенно мешало развитию транспортной системы.

Публикуемый ниже документ представляет собой план строительства новых и развития существовавших водных путей в России, разработанный Министерством путей сообщения в начале 1917 г. По сути, это был последний план царской России. В нем показаны место и роль водного транспорта в экономической жизни страны, обстоятельно раскрыты насущные проблемы функционирования водной сети путей сообщения, поставлены задачи по ее развитию и техническому перевооружению водного транспорта, определены соответствующие виды

¹⁹³ Петров (ред.) 2014: 337.

¹⁹⁴ Там же: 367.

работ. План содержит подробное описание предполагавшихся мероприятий по отдельным регионам Российской империи (в частности, по Восточной части Европейской России и по Уралу). Данный проект интересен тем, что некоторые из его наработок будут реализованы в СССР (в частности, будут построены Беломорско-Балтийский и Волго-Донского каналы); другие – останутся только на бумаге (например, по созданию Камско-Иртышского водного пути).

Публикация подготовлена с соблюдением следующих правил: текст документа публикуется с сокращениями, с сохранением стилистических особенностей языка начала XX в. по правилам современной орфографии; документ снабжен авторским заголовком; под заголовком указаны грифы, дата и место создания; контрольно-справочные сведения (название архива, номера фонда, описи, дела, листов, откуда он был взят) и информация о способе изложения документа включены в состав легенды документа.

Об установлении плана строительства новых водных путей, улучшения и развития существующих и о потребных на то ассигнованиях.

Министерство путей сообщения.
Управление внутренних водных путей.
Бюро исследований водных путей.

25 февраля 1917 года.

Петроград.

В экономической жизни России внутренние водные пути, среди прочих отраслей государственного хозяйства, имеют первостепенное значение как естественные пути сообщения.

Общая длина судоходных рек и путей государства, по которым производится судоходное движение, достигает 88 000 вёрст; протяжение же сплавных рек составляет особо около 183 000 вёрст.

Эта сеть водных путей перевезла за предыдущее отчётное пятилетие 1907–1911 гг., в среднем в год, 2,5 миллиарда пудов разных грузов, преимущественно леса и дров (1 405,1 миллионов пудов), нефти и её продуктов (304,1 миллионов пудов) и разных хлебов (281,5 миллионов пудов).

При производстве водной перевозки такого объёма было сделано грузами по воде 2 033,6 миллиардов пудо-вёрст, что определяет значительный средний пробег груза, перевозимого водой, а именно 811 вёрст.

Если обратиться, для сравнения, к работе железных дорог, то оказывается, что, при общей длине железнодорожной сети в 1911 г.,

равной 63 566 вёрст, количество железнодорожных перевозок за то же пятилетие 1907–1911 гг. дало среднюю цифру 5,9 миллиарда пудов в год, при 2 756,0 миллиардах сделанных пудо-вёрст и среднем пробеге пуда груза по железным дорогам в 469 вёрст.

Таким образом, хотя количество грузов, перевезённых водными путями, уступает размеру железнодорожной перевозки почти вдвое (2,5 против 5,9 миллиардов пудов), но работа водного транспорта близка к работе железнодорожного (2 034 против 2 756 миллиардов пудо-вёрст), вследствие того, что вследствие того, что водным грузам свойственен больший средний пробег, нежели железнодорожным (811 вёрст против 469 вёрст). Следует притом, отметить, что статистика водных грузов значительно менее точна, нежели железнодорожных, в силу чего в действительности размеры водных перевозок должны быть значительно приведённых.

По качеству грузов водные пути исполняют перевозку, главным образом, массовых грузов первой необходимости – леса, топлива и хлеба, в размере около 80% от общего своего грузооборота; железные же дороги перевозят указанных грузов не более 55%, и им скорее свойственны разные более ценные грузы.

Исполняя, таким образом, в государстве почти половину общей работы транспорта и передвигая грузы массового потребления и первой необходимости, водные пути развиваются, однако, в России гораздо медленнее, чем это следовало бы соответственно их значению в народном хозяйстве.

Действительно, из числа упомянутых 88 000 вёрст судоходных путей государства, – искусственных водных путей, – шлюзованных рек, каналов и соединительных водных систем имеется всего 2 223 версты.

За 30 лет, с 1882 по 1911 год, судоходная водная сеть лишь несколько развилась, и то не в отношении создания новых путей, а в смысле улучшения судоходных условий на главных реках, и возникновении судоходства на некоторых участках рек, ранее в их естественном состоянии, не посещавшихся судами. За то же время железнодорожная сеть государства выросла втрое, с 21 593 вёрст до 63 566 вёрст.

Также и в отношении грузооборота, за срок с 1882 по 1911 г., русские водные пути дали приращение в 196%, примерно, с 847 до 2 506,8 миллионов пудов, то есть, увеличили свой грузооборот почти втрое. Между тем, в Германии за 30 лет, с 1875 по 1905 г., общее число перевозок по водным путям, возросло с 20,8 миллионов тонн до 103,4 миллионов тонн (6 312,6 миллионов пудов), то есть, увеличилось в пять раз и в 2½ раза превзошло русский водный грузооборот.

Далее, относя длину судоходных водных путей к площади страны, получаем, что на 100 кв. км, приходится судоходного пути: во

Франции – 2,16 км; в Германии – 2,59; в Австро-Венгрии – 0,89; в Соединённых Штатах Северной Америки – 0,47 (но при полном благоустройстве всех 44 249 км водных путей в Штатах); в Европейской России – 0,85 км или 0,91 на 100 кв. вёрст.

Действительно, при наличности в Европейской России всего 282 139 вёрст рек и озёр, способных жить в большей или меньшей степени путями сообщения, судоходны из них всего лишь 42 607 вёрст, чем и объясняется указанный низкий коэффициент развития судоходной сети, который мог бы быть значительно выше величины 0,91 версты на 100 кв. вёрст территории.

Непропорционально малое развитие русской водной сети, а также её технические несовершенства сознавались и ощущались уже давно.

С самого начала нового столетия Ведомство путей сообщения предприняло последовательные работы по улучшению водных путей и производило систематическое изучение состояния водной сети и разработку проектов её развития и усовершенствования; война 1904–1905 гг. несколько задержали ход этих работ.

Законодательные учреждения поддерживали начинания Ведомства в деле капитального улучшения водных путей, и с 1909 года по 1915 год последовали ассигнования на следующие работы, большей частью уже исполненные: частичное шлюзование реки Оки от Рязани до Коломны; шлюзование Северного Донца от устья до станицы Гундоровской; улучшение судоходных условий Нижнего Днепра; скалоуглубительные работы и улучшение Днепра между Градижском и Екатеринославом; частичное улучшение Мариинской системы (дополнительное шлюзование реки Шексны и уширение Ново-Мариинского канала); выправление пограничной части реки Вислы; начало шлюзования реки Дона от хутора Калача до устья Северного Донца; улучшение судоходных условий в порожистых частях рек Енисея и Иртыша. Всего было ассигновано на эти работы за 8 лет 24 500 000 руб., в среднем по 3 000 000 руб. в год, в пределах от 750 000 руб. (1908 г.) до 6 200 000 руб. (1916 г.). Наступление текущей войны приостановило нормальный рост этих ассигнований. Тем не менее, законом 25 июня 1916 г. принципиально разрешены весьма крупные работы по шлюзованию порожистой части реки Днепра с использованием силы падения воды.

В 1900 г., при рассмотрении сметы Управления внутренних водных путей и шоссежных дорог на 1909 г., Государственный Совет принял следующую формулу пожелания Финансовой комиссии: «Признавая желательным, чтобы Министерством путей сообщения был разработан определённый план работ по усовершенствованию наших внутренних водных путей сообщения и чтобы при этом на ближай-

шую, по возможности, очередь среди означенных работ поставлено было шлюзование порожиистой части реки Днепра, Государственный Совет, переходит к рассмотрению проекта Государственной росписи на 1909 г.».

Государственная Дума приняла следующую формулу перехода по той же смете на 1909 г.: «Признавая необходимым: 1) скорейшее окончание Министерством путей сообщения работ по составлению классификации рек, искусственных водных систем и дорог, сообразно степени их экономического значения, и по выработке общего финансового и технического плана улучшения водных путей и устройства и содержания дорог в тесной связи с планом сооружения и улучшения железных дорог и при широком участии заинтересованных общественных организаций;

2) включение в смету на 1910 г. по отделу новых работ лишь кредитов на неотложнейшие работы, вполне обоснованные с экономической и технической стороны сосредоточенные в немногих группах и представляющих собой планомерное улучшение каждого отдельного водного пути, Государственная Дума переходит к обсуждению отдельных номеров государственной росписи по Управлению внутренних водных путей и шоссейных дорог».

В 1914 г. Финансовая комиссия Государственного Совета, при рассмотрении сметы Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог на 1914 г., в свою очередь, высказала пожелание об определении программы работ по улучшению водных путей, хотя бы на 5 лет, а Бюджетная комиссия Государственной Думы отметила о желательности скорейшего внесения в Государственную Думу проектов по капитальному улучшению и развитию водных сообщений.

Во исполнение указания Государственной Думы была образована в 1909 г. «Междуведомственная комиссия для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений Империи», работавшая в течение 1909–1912 гг. и оставившая обстоятельные труды по предметам своих занятий. Комиссия выделила среди водных путей государства связную сеть основных водных магистралей, соединяемых между собой несколькими вновь проектированными искусственными водными шлюзованными путями магистрального типа. Комиссия установила также программу (план) капитальных работ по улучшению и развитию водных путей на пятилетие 1912–1916 гг. и программу работ по исследованию водных путей на срок 1911–1915 гг. На основании трудов Комиссии Ведомство путей сообщения наметило, при представлении сметы Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог на 1912 г., основы классификации водных путей и придерживалось, в общем, указаний программы Комиссии при испрашивании кре-

дитов на 1911–1913 гг., а общий план дальнейшего строительства и улучшения водных путей предположило установить в 1914–1915 гг.

Размеры возникшей войны, её глубокое влияние на экономическую жизнь государства и порождённые ею новые взгляды заставили пересмотреть основания предложенных классификаций и предположений о водных путях и определить общий план развития водных путей России на иных, нежели ранее, основаниях, наиболее близких к создающимся жизненным потребностям страны.

Ведомство путей сообщения признавало целесообразным разрабатывать такой план незамедлительно, чтобы ко времени окончания военных действий можно было начать без промедления созидательную работу и в той ценной отрасли государственного достояния каковой являются русские реки и искусственные судоходные пути.

Напряжение государственных сил и средств в настоящую войну настолько велико, что лишь при широком развитии хозяйственной жизни и производительных сил страны возможно будет установить в ней экономическое равновесие и благосостояние.

Основания для необходимости значительного развития водяных сообщений в скорейшем времени представляются, при таком положении вещей, следующими.

Прошлый опыт России и других государств, например, Германии и Северо-Американских Штатов показывает, что, пока государство мало развито экономически, судоходные, в их природном состоянии, реки, являясь естественными путями сообщения, чрезвычайно ценны для хозяйственной жизни страны, так как почти не требуют на себя затрат и исполняют успешно соответственные экономическому состоянию страны сравнительно незначительные перевозки, на небольших и недорогих судах, не требующих глубокого фарватера и каких-либо больших улучшений природного русла рек. Таким образом, Волга в России, Миссисипи в Америке долго и успешно обслуживали свои страны и не требовали больших затрат на своё судоходное состояние.

При последующем подъёме и развитии хозяйственной жизни государства все больший и больший прилив разнообразных грузов перерастает перевозочные способности водных путей в их естественном состоянии, – начинается усиленное развитие железных дорог, и главная масса перевозок отходит на железные пути; реки становятся лишь подсобным средством для перевозов, каналы устраиваются на маломерные суда (Финно канал в Германии со шлюзами всего 40,2 x 4,6 метра). Такое положение держалось в Германии до 1890-х гг.; в Северной Америке, при развитии железных дорог, вся первоначальная сеть каналов у Великих озёр была заброшена; и в России до конца ми-

нувшего столетия развитие и улучшение водных путей встречало мало сочувствия.

При дальнейшем увеличении количества транспорта в государстве происходит разделение грузов: грузы громоздкие и массового характера и притом требующие дальней перевозки, а также появляющиеся периодически в больших количествах, вновь отходят на водные пути, а на железные дороги направляются грузы более ценные и срочные.

Но такая обратная эволюция предъявляет уже к водным путям гораздо более серьёзные требования, нежели в первый период их работы, при малоразвитом экономическом состоянии страны. Водные пути должны быть в состоянии работать без отказа для передвижения больших количеств груза на дальние расстояния. Возникает необходимость обеспечить и водным путям связность и однотипность всей их сети, и определённую глубину для прохода судов уже крупного размера.

В необходимости на известном периоде развития перевозок в государстве приспособить и водные его пути для массовых правильных перевозок заключаются основания для принятых в последние десятилетия почти во всех государствах обширных программ капитального устройства внутренних водных путей, с ассигнованием на эту государственную потребность крупных денежных средств.

Затруднения, испытанные внутренним транспортом грузов в России вследствие военного положения в государстве, в 1914, 1915 и 1916 гг., возникли, по-видимому, вследствие того, что железные дороги для перевозок массовых грузов в необычном направлении не были рассчитаны, а водные пути, хотя и оказались подготовленными для принятия части массовых грузов, что было необходимо для разгрузки железных дорог, но, вследствие многих причин, не могли быть использованы в полном объёме.

Полагая, что при дальнейшем развитии хозяйства страны водные пути должны принять на себя весь усиленный транспорт громоздких и массовых грузов и в направлениях, как свойственных залеганию и стремлению этих грузов, так и в направлениях определившихся по требованиям военного времени, казалось бы, что устанавливаемый план капитального строительства и улучшения водных путей в государстве должен при своём осуществлении, устранить все обнаруженные военным временем недочёты и сделать русскую водную сеть надёжным перевозочным механизмом, и в мирное и в военное время, в соответствии с современными техническими требованиями и с развивающейся экономической жизнью государства.

Недостаточное развитие и техническая отсталость, свойственные сети водных путей России, особенно ясно обнаружилось в военное время, причём выяснилось, что:

1). Русская внутренняя сеть водных путей имеет мало выходов к морским портам, и выходы эти недостаточно надёжны в отношении обеспеченности на них хороших условий судоходства; так, Волга не имеет выхода по водным путям к Чёрному и Азовскому морям, Средний и Верхний Днепр с притоками не имеют судоходного выхода к Чёрному морю из-за Днепровских порогов; Волга и Мариинская система имели выход на Северную Двину и к Архангельску только по маломерной шлюзованной системе герцога А. Виртембергского, ныне уже перестраиваемой, и по мелководной реке Сухоне с прерывающейся на ней во время летней межени навигацией; Неман не имеет выхода к Балтийскому морю в русских пределах; Западная Двина и Нарова представляют выходы к морю не судоходные, по причине их порожи-стости. Выходы водной сети к Северному Ледовитому океану вообще недостаточны по числу; между тем, представляется возможным создать соединение Кубенского озера с рекой Онегой и дать выход к морю по реке Онеге, а также соединить Каму с Печорой и дать морской выход по реке Печоре; наконец, провести Беломорско-Онежский водный путь от Онежского озера через озера Сег и Выг и реку Выг в Белое море. Река Обь не имеет выхода к Северному морю помимо своего устья, закрытого чрезвычайно длинным и неудобным для судоходства баром. Отсутствие должного количества выходов к морям затрудняет для водных путей вывоз и ввоз массовых грузов внешней торговли, и такое затруднение внешнего водного транзита особенно тяжело ощущается при обстоятельствах военного времени.

2). Русские водные пути не образуют в настоящем их положении связной водной сети путей сообщения; отдельные речные артерии и бассейны не имеют между собой достаточных по числу и надёжных в судоходном отношении искусственных водных соединений; единственная сравнительно благоустроенная русская водная система есть Мариинская, но и она находится ещё в периоде необходимого улучшения: дополнительное шлюзование реки Шексны и улучшение Ново-Мариинского и Приладожских каналов производятся в настоящее время, а шлюзование реки Свири для увеличения осадки судов при низком стоянии горизонтов воды и уменьшения скоростей и капитальное улучшение Приладожских каналов ещё предстоят. Равным образом, необходимо переустройство Тихвинской водной системы. Из неосуществлённых, но необходимых водных соединений особенно ощущается нужда в Волго-Донском канале; в соединении Северного Донца с Днепром; в соединении обширных водных систем Оби и Енисея и в соединениях Камско-Иртышском, Камско-Печорском и Камско-

Вычегодском. В будущем на очередь станут также водные соединения – Днепроовско-Западнодвинское, Десна-Окское, Волго-Западнодвинское и другие.

Для некоторых рек, судоходные участки которых разделяются между собой порогами, представляющими препятствия для судоходства, ясно намечается потребность в соединении этих участков путём устройства искусственных сооружений (шлюзов); примерами могут служить шлюзования Днепровских, Волховских, Наровских, Мстинских и Ангарских порогов и др.

Необходимы также, но в настоящее время условны в виду зависимости от хода и срока военных действий, восстановления искусственных водных систем Припять-Вислинской (Днепроовско-Бугской), Припять-Неманской (Огинской), Висла-Неманской (Августовской) и устройство новой системы Немано-Балтийской (Виндаво-Неманской или Рига-Неманской).

Отсутствие упомянутых водных соединений лишает внутреннюю судоходную сеть необходимой ей связности и самостоятельности, искажает естественное направление массовых грузовых потоков, сокращает длину возможных пробегов по водным путям и не допускает перехода речного флота из одного бассейна в другой в соответствии с возникающей густотой движения в том или ином месте.

3). Направления существующих водных путей России не приспособлены для перевозки каменного угля из мест его добычи к местам главного потребления; что же касается хлеба, то не все водные пути его следования являются кратчайшими и экономически выгодными. Надо заметить, что грузами массовой перевозки, естественно тяготеющими к водным путям, являются следующие: лес (обделанный и необделанный), строительный материал (камень, кирпич и т.п.), топливо – дрова, уголь, кокс, нефть и её продукты, торф; хлеб, главным образом, в зерне и фураже (сено, солома и пр.); минералы и руды, соль и рыба.

Весьма важным новым массовым грузом для водных путей в такой земледельческой стране, как Россия, должны явиться искусственные удобрения. Ввоз фосфатов и туков из-за границы за последние годы значительно возрос, так, в 1904 г. этих продуктов было ввезено 11 миллионов пудов, а в 1913 г. – до 60 миллионов пудов, между тем Россия обладает колоссальными залежами фосфоритов, расположенными в районах обслуживаемых водными путями.

Из перевозимых по водным путям грузов главными являются: лес и дрова, хлеб, нефть и должен явиться уголь.

Между тем, распределение грузов, перевезённых водными путями за срок 1907–1911 гг., даёт следующие средние в год цифры: перевезено хлеба 281,5 миллионов пудов, леса и дров 1 405,1 миллионов

пудов, нефти 304,1 миллионов пудов, разных товаров 494,0 миллиона пудов и угля всего 21,6 миллионов пудов, а всего 2 506,3 миллионов пудов. За то же пятилетие по железным дорогам перевезено угля 1 159,5 миллионов пудов из общего грузооборота железных дорог 5 896,2 миллионов пудов. Таким образом, существующая водная сеть производит значительные перевозки хлеба, леса и нефти, и все упомянутые выше проектируемые водные соединения также послужат для этого рода грузов. Что же касается угля, то для направлений его перевозки водные пути ещё почти не сооружены и не приспособлены. Это обстоятельство является значительным недостатком русской водной сети, который и надлежит устранить, так как предвидимый длительный кризис топлива удачнее всего может быть разрешён переводом угольных грузов на водные пути и широким развитием дальних угольных перевозок водой. Поэтому в план водного строительства надлежит особенно ввести устройство водных путей для движения угля. Соответственными работами являются – продолжение шлюзования реки Северного Донца, от Гундоровской станицы до устья реки Бахмута, и устройство водных шлюзованных подъездных путей в Донецком бассейне, главным образом, от реки Северного Донца вглубь района. Затем устройство Волго-Донского и Донецко-Днепровского канала, для распространения донецкого угля в бассейны Волги и Днепра.

Для достижения углём и коксом Донецкого бассейна Уральских заводов необходимо шлюзование реки Чусовой, а в будущем создание всего Камско-Иртышского водного пути.

Далее, для вывоза угля из Кузнецкого района на реки Обь и Иртыш, потребно шлюзование реки Томи от Кузнецка до Томска, а для подведения этого же угля ближе к Уральским заводам – шлюзование Тобола, Туры и Исети и улучшение Тавды.

При осуществлении этих путей донецкий уголь будет в состоянии подойти на западный склон Урала с запада, а кузнецкий – на Урал – с востока. Петроградский район будет в состоянии получать донецкий уголь водой без перегрузки по Волге и Мариинской системе, и по Днепру и Сожу с перегрузкой на железные дороги.

Упомянувшиеся ранее остальные связующие водные пути также в разных отношениях будут способствовать движению угля водой, что и будет отмечено при рассмотрении отдельно каждого проектируемого водного пути.

Для улучшения путей движения хлеба наиболее важным явится создание выходов к южным морям с бассейна Среднего Днепра через шлюзованные пороги и с Волги через Волго-Донской канал.

4). Использование рек для разрешения кризиса топлива возможно не только в смысле развития перевозок топлива (угля, дров и нефти) по водным путям, но и путём замены потребления горючего – ис-

пользования силы падения воды в реках, которая, в виде электрической энергии, может приводить в действие фабрики и заводы, осветительные сети, трамваи и железные дороги упраздняя для них расходование топлива.

Отсутствие в России крупных гидроэлектрических установок, сооружение которых тесно связано с расширением судоходных условий рек, служащих источником энергии, является существенным недостатком оборудования русских водных путей. Законодательные учреждения неоднократно указывали на необходимость создания установок для использования водной энергии рек: в этом смысле высказалась в 1913 г. Комиссия путей сообщения Государственной Думы по вопросу об использовании энергии порогов реки Волхов в связи с проектом электрификации железных дорог Петроградского узла. В этом же смысле состоялись суждения Государственной Думы и Государственного Совета по вопросу о шлюзовании порогов реки Днепра; наконец, Государственный Совет, в заседании 21 июня 1913 г., принял формулу перехода по смете Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог со следующим пожеланием: «2) чтобы правительство в скорейшем времени закончило разработку и внесло на рассмотрение законодательных учреждений законопроекты: ... б) о предоставлении государству права использования силы падения воды».

Поэтому в план водного строительство надлежит включить осуществление крупных гидроэлектрических установок, для использования водной энергии, в местах наибольших сосредоточий этой энергии. Таким образом, надлежало бы внести в ближайшие очереди использование водной энергии порогов Днепра, шлюзования: порогов реки Волхова, течения рек Свири, Наровы и Мсты с использованием водной энергии этих рек для обслуживания Петроградского промышленного района, железных дорог Петроградского узла электрической энергией. Далее, шлюзование реки Чусовой с использованием её гидроэлектрической энергии для Уральских заводов и гидроэлектрические установки на реках Выге, Белой, Уфе, Западной Двине, Южном Буге, Риони и на Ангаре выше Иркутска – с целью создания и обслуживания местной промышленности.

В дальнейших очередях могли бы быть осуществлены гидроэлектрические установки на реках: Кеми, Онеге, Немане, Верхнем Днестре, Верхней Куре, Алазани, Томи, на порогах Ангары и пр.

В связи со шлюзованием рек для судоходных целей, попутное сооружение установок для использования водной энергии шлюзуемых рек тем ещё целесообразно, что получаемая энергия представляет ценность, которая может окупить часто стоимость не только самой установки, но и сооружений по шлюзованию рек. При этом получаемая

энергия является постоянной, неиссякаемой и получающейся без непроизводительных затрат в виде сжигания топлива.

Уголь, нефть и дрова, которые сохранились бы в государстве от введения в работу водных сил, могли бы быть с пользой употреблены для более выгодного промышленного назначения, нежели сжигание – а именно, для производства веществ взрывчатых и красящих – из угля, и разных других продуктов – нафталина, вазелина, бензинов, смазочных масел и пр. – из нефти. Наконец, относительно вырубаемого в большом количестве дровяного леса следует принять во внимание возможность часть его возрастить до размеров строевого леса и лишь тогда употребить в дело; мелкий лес возможно употребить на развитие писчебумажного и целлюлозного производства.

Если считать мощность главных средоточий водных сил в Европейской России в 2 000 000 лошадиных сил, и расход 400 пудов угля на паровую силу в год, то приведение в действие этих сил дало бы государству сбережение угля в размере: 2 миллиона X 400 пудов = 800 миллионов пудов в год, или 13 миллионов тонн угля ежегодно. Кроме того, были бы освобождены на иные полезные и производительные работы те рабочие руки и вообще живые рабочие силы, которые ныне заняты добыванием этого количества угля, а также которые приводят в действие механизмы, могущие впоследствии быть приводимыми в действие гидроэлектрической энергией.

Таким образом, использование в надлежащих случаях водной энергии рек является реализацией богатств природы, до того неиспользованных, и созданием новых прочных ценностей, а также экономией в использовании ценного топлива и живых сил.

5). За железными дорогами общепризнано в последнее время их колонизационное значение, и в план разработанного по Министерству путей сообщения нового железнодорожного строительства включается ряд линий «пионерных», имеющих задачу, прорезывая отсталые в культурном отношении области, вызвать их колонизацию и способствовать развитию их производительных сил.

Водные пути России издавна служили такими же колонизационными и пионерными трактами; в своё время политическое и колонизационное движение русских к востоку до Тихого океана происходило исключительно по речным артериям Сибири и по волокам между ними и в настоящее время север России заселён и заселяется, главным образом, по рекам – Печоре, Вычегде, Онеге и др.

Таким образом, и ныне имеется необходимость проведения небольшого количества водных путей, которые способны вызвать к заселению и приобщить к культурной жизни страны целые окраинные области государства, ныне уединённые и разобщённые, страдающие от не-

достатка продуктов даже первой необходимости, и потому не могущие развить свои природные данные.

Замедление в проложении таких водных путей является одним из серьёзных недостатков развития русской водной сети. Наиболее назревшими из водных путей этого значения были бы: пути Камско-Вычеготский и Верхне-Камский, способные оживить целый край по Верхней Каме и Верхней Вычегде, путь Припять-Неманский (Огинский), путь Обь-Енисейский, водный путь по Верхнему Енисею в Урянхайский край, путь по Ангаре со шлюзованием её порогов, путь Кубенско-Лаче-Онежский (по реке Онеге), пути Камско-Печорский и Печорско-Вычегодский и водный путь на реку Ухту в её нефтяные месторождения.

б). Отсутствие соединительных водных путей упомянутых выше категорий составляет первый общий недостаток русской судоходной сети; другой её главный недостаток – есть отсутствие достаточной и однообразной глубины судового хода на судоходных реках, вообще и на тех, которые связываются упомянутыми соединительными путями в общую сеть путей сообщения.

Равнинные условия местности и климатические условия определяют на наших реках периоды, половодья и межени, большей частью совпадающей с мелководьями в руслах рек.

Обусловленные природными данными явления мелководья протворечат, однако, задачам хорошего судоходного пути, а особенно идее общей сети водных путей, в пределах которой судовые караваны, на определённой осадке, могли бы передвигаться в любое место и время, согласно заданиям транспорта; является необходимость обеспечить сети водных путей, по крайней мере, главных, некоторой минимальной судоходной глубиной, которую и поддерживать в межень. Такая глубина принималась ведомством для большинства шлюзованных водных путей равной потребной для прохождения судов с осадкой не менее 10 четвертей аршина или 5,8 фута, а на некоторых путях – и для осадки 9 футов, обеспеченных в течение всей навигации; на свободных же реках приходится от полной однотипности глубин и судоходности осадки отказаться, и, с одной стороны, возможно пользоваться на нижних частях Волги и Днепра, например, и гораздо большими глубинами, но с другой стороны для рек малой водной мощности приходится мириться с уменьшением глубин до 4-6 четвертей во время мелководья.

Задача поддержать судоходные глубины в межень на некотором предельном уровне уже разрешается удачно на главных русских реках, и технические способы её достижения испытаны. Они заключаются, главным образом, в планомерном производстве дноуглубительных и выправительных работ и в шлюзовании. На реках, впервые приспособляемых для правильного судоходства, дноуглубительным работам

предшествуют работы по расчистке русла от карчей и камней на судовом ходе.

По режиму наших рек, на главных судовых артериях вполне возможно обеспечить этими способами осадку судов 8-10 четвертей во время межени (летнего и осеннего мелководья), при беспрепятственной осадке 12 и даже до 20 четвертей во время половодья. На меньших же реках, на притоках первого и второго порядка, не имеющих значения судоходных магистралей, но работающих как подъездные и вытяжные пути к судоходным магистралям, возможно остановиться на наименьшей судоходной глубине – для осадок 6 и 4 четвертей в межень, а при весенних рейсах на 10 и больше четвертях осадки.

Является, таким образом, вполне целесообразной и технически возможной задача – на реках, подлежащих включению в общую судоходную сеть государства, – обеспечить на время мелководья некоторые наименьшие глубины, соответствующие их значению, и продлить, насколько возможно, период более благоприятных для судоходства глубин. Для этой цели потребуются заготовить для каждой реки соответственное число дноуглубительных караванов и предусмотреть необходимость производства некоторого количества выправительных и предупреждающих засорение русла работ разного рода.

Планомерное проведение этой работы устранил в значительной мере главный недостаток русской судоходной сети – её неодинаковую пропускную способность, и даст водной сети такую же почти обеспеченность перевозочной способности, какая присвоена железнодорожной сети.

7). Грузопропускная способность водного пути определённых технических заданий, вообще, очень велика, а свободной судоходной реки – почти безгранична; но операция вывода грузов на водный путь и приёма их с пути подобно работе железнодорожных станций, требует специальных приспособлений, и часто состояние погрузочных пунктов на реке кладёт предел её общей пропускной способности. Водный путь, в соответствии с требуемой от него пропускной способностью, должен быть оборудован в местах приёма грузов пристанями и гаванями с достаточными техническими устройствами для погрузки, выгрузки и хранения, а также должен иметь зимовочные гавани и затоны для зимовки подвижного состава, безопасные от ледохода и удобные для отстоя, ввода, вывода и ремонта судов, причём производительность последнего должно быть обеспечено устройством механических мастерских.

Русские водные; пути в большинстве случаев мало оборудованы гаванями, пристанями и затонами, а существующие остановочные пункты почти не оборудованы механическими средствами для погрузки и выгрузки.

Недостаток этот является существенным на русских реках и объясняется существовавшим взглядом, что ведомству путей сообщения достаточно заботиться о транзитном русле для судоходства, а пристанские погрузочные устройства должны являться предметом заботы местных городских самоуправлений и земства.

Если предположить широкое судоходное развитие русской водной сети и желать направить на неё, с развитием страны, потоки массовых грузов в гораздо большем нежели ныне, мере, то водные пути надлежит капитально оборудовать гаванями, пристанями и затонами, и погрузочными в них приспособлениями, – за счёт того же хозяина, который устраивает и поддерживает в должном состоянии весь водный путь, то есть, за счёт казны, но с правом взимания сборов за пользование этими устройствами. К понятию о необходимости благоустройства остановочных пунктов на реках надлежало бы подвести также улучшение условий хода с транзитного русла судоходных рек к городам, городским пристаням и к железнодорожным пристаням – вопрос, который на Волге, на примере Самары и Саратова, имеет существенное значение для развития судоходства и привлечения грузов на реку.

По сравнению с развитием и оборудованием железнодорожных станций оборудование гаваней может отмечаться несколько меньшим развитием пакгаузов, навесов под склады, так как гружёные баржи сами отчасти являются плавучими пакгаузами, и груз в гавани может оставаться на судах потребное, даже продолжительное время, например, всю зиму, как это бывает в Рыбинске. Но излишний простой баржей на пристани во время навигации является нежелательным, так как уменьшает использование судоходного состава и общее возможное количество водных перевозок.

К местам устройства остановочных и погрузочных, технически оборудованных пунктов на водных путях должны быть приурочены и приспособления для постройки новых судов и, главным образом, для ремонта их, а именно, механические и судостроительные мастерские.

8). Кроме технического состояния водного пути и благоустройства остановочных и грузоприёмных его пунктов, транспортная его способность зависит также и от подвижного состава на нем, – от числа грузовых баржей и пароходов для их буксировки.

Русская водная сеть оборудована в этом отношении довольно значительно, так как по переписи 1912 г. на реках Европейской и Азиатской России насчитывалось 29 711 судов, вместимостью до 851 000 000 пудов. Судостроение до войны развивалось нормально; так, за 1910 г. было построено 116 пароходов на 3 968 сил и 5 429 непаровых судов, при общей подъёмной способности этих пароходов и судов около 151 миллионов пудов и стоимости их около 14 миллионов руб. Эти цифры значительны, принимая во внимание, что тоннаж ан-

лийского торгового морского флота составлял в 1914 г. 19 000 000 тонн или 1 160 миллионов пудов, и могут служить также, убедительным доказательством необходимости в полной мере развить и благоустроить русскую водную сеть, чтобы использовать для государства эти могучие средства транспорта по водным путям.

Хотя речной флот России сам по себе и велик, но число буксирных пароходов недостаточно, ибо не отвечает числу непаровых судов, что служит серьёзным препятствием использованию подъёмной силы речного флота в полном объёме. Несомненно, что по проведении в жизнь настоящего плана водного строительства, в связи с естественным ростом промышленности и сельского хозяйства, недостаток в буксирных судах скажется ещё в большей степени, да и число непаровых судов будет ниже действительной в них потребности, почему и надо ожидать значительного оживления судостроения.

Вместе с тем, для самих работ по устройству и улучшению водных путей предстоит перевезти весьма значительное количество строительных материалов, и с этой перевозкой, в намеченный для работ срок, существующий флот будет не в силах справиться, почему казне, во всяком случае, придётся обзавестись своими судами и пароходами, причём типы этих судов, будучи выработанными на научных основаниях, применительно к условиям плавания на вновь созданных и улучшенных водных путях, могут служить частным владельцам образцами будущего судостроения в то же время такой казённый флот составит тот кадр, независимый от экономических воздействий, необходимость в котором так ярко сказалась теперь в военное время, и который может быть использован с большой пользой при всех экстренных перевозках в будущем.

9). Далее, необходимо отметить ещё и следующий коренной недостаток русской водной сети: по сравнению с железными дорогами судоходная работа водных путей в России не является непрерывной, прекращаясь в условиях северной природы, на время ледохода и ледостава на реках, и, таким образом, судоходство на водных путях производится – на реках Сибири в течение 5-6 месяцев, в северной полосе России в течение 5½-6 месяцев, в западной части и на Юге России – в течение 7-9 месяцев в году. Время прекращения навигации используется для ремонта судов и для подготовки их к следующей навигации, а также для подвоза грузов к пристаням и для загрузки на суда. Весной при полной воде, благодаря очень большой пропускной способности водных путей, скопившиеся за зиму грузы поднимаются водными путями сразу и идут по назначению всей массой при гораздо большей осадке (от 14-18 четвертей и более) по сравнению с летом. Таким образом, влияние зимнего перерыва навигации на общий объём за год водных перевозок значительно ослабляется. Тем не менее, для грузов

срочной доставки, хотя и массовых, и свойственных водным путям периодичность навигации на водных путях является условием, тормозящим их переход на водные пути. В развитии же хозяйственной и промышленной деятельности страны срочность и непрерывность перевозок будет требоваться все более и более.

Поэтому является своевременным разработать вопрос о применении технических мер для некоторого продолжения навигации на наших, хотя бы главных судоходных путях, так как продление навигации, особенно осенью даст большие выгоды транспорту, – а именно, позволит довести запоздавшие караваны и грузы на них до конечных пунктов и устранил боязнь судовладельцев зимовать с судами на плёсах. В особенности указанные мероприятия не встретят больших препятствий к их осуществлению на таких южных реках, как Кубань, Кура и Нижний Днепр.

Технические средства для борьбы с ледоставом разнообразны; главным образом, могут принести помощь непрерывно рейсирующие ледоколы; могут быть применены также взрывные работы.

Поэтому, в число мероприятий для развития русской судоходной сети и водных перевозок необходимо также ввести и технические меры для борьбы с ледоставом и для продления времени навигации на главных водных путях.

10). Наконец, к недостаткам оборудования русских водных путей относится и слабое снабжение их противопожарными средствами: всего на всей водной сети имеется только 8 пожарных пароходов; между тем, обилие деревянных грузовых судов, скученность их на пристанях, горючесть многих грузов – нефти, дров, леса, фуража, и проч., и необходимость применения огня для действия судовых двигателей – всё создаёт особо благоприятные условия для возникновения пожаров на пристанях и водных путях. Катастрофы этого рода у нас ежегодны, таковы: пожар нефтяного каравана в Астрахани в 1916 г., пожар на Саратовской пристани в 1914 г., а до того – пожар Покровской слободы на Волге, пожар в Сормовском затоне, пожар парохода «Пётр» и т.д.

Между тем, большая сохранность грузов и судов в пожарном отношении, несомненно, уменьшит расходы на страховку и повлияет на уменьшение фрахтов, а, кроме того, и в прямом смысле сохранит судовой состав в общей его массе для более долговременной службы.

Поэтому, в ряду мер устранения недостатков русской судоходной сети необходимо также выдвинуть и снабжение этой сети и главных её пристаней потребным количеством противопожарных средств, в виде хорошо оборудованных сильных пожарных пароходов специальной службы, прикрепленных каждый к данной пристани или к данному плёсу водного пути.

Таким образом, для развития и капитального устройства богатой по природе русской судоходной сети надлежало бы: создать новые судоходные выходы её к морям; соединить искусственными водными путями разобщённые между собою отдельные судоходные речные системы; капитально улучшить, а также устроить вновь – водные пути для движения массовых грузов – хлеба, леса и топлива, особенно угля; использовать, в связи с улучшением водных путей, энергию падения рек, где имеются средоточия этого падения; проложить и улучшить водные пути колонизационного значения, для культурного оживления глухих областей государства; развить планомерные дноуглубительные и выправительные работы на всех главных судоходных артериях и подъездных водных путях, с целью поддержания в пределах всей водной сети достаточных глубин не меньше установленного размера; оборудовать водные пути гаванями, затонами и пристанями с перегрузочными средствами и механическими мастерскими; устроить перевозочные средства водных путей, принять меры для некоторого продления навигации на водных путях за счёт времени ледохода и ледостава, и оборудовать водные пути и гавани противопожарными приспособлениями.

Технически, разрешение упомянутых задач потребовало бы выполнения работ четырёх главных разрядов:

I. Устройства новых искусственных водных путей и капитального улучшения существующих, главным образом, путём их шлюзования, с использованием энергии падения воды в подлежащих случаях.

II. Улучшения судоходных условий рек путём углубительных и выправительных работ.

III. Устройства на водных путях гаваней, затонов и пристаней, с перегрузочными приспособлениями и механическими мастерскими.

IV. Заготовки тяговых и некоторого количества грузовых судов для усиления перевозочных средств водной сети и заготовки специальных технических судов и снарядов для борьбы с ледоставом и с заторами на водных путях.

При широком развитии указанных работ в непродолжительном времени водные пути государства стали бы мощным и надёжным орудием транспортировки во всех направлениях главного движения массовых грузов; действительно, пропускная способность хорошо оборудованного водного пути должна считаться в сотни миллионов пудов груза в навигацию, в каждую сторону, в каждом сечении пути. В экстренных случаях – военного времени, например, – быстрое увеличение грузового флота постройкой сравнительно недорогих деревянных баржей, при наличности запасных пароходов, даст возможность ещё увеличить размеры водного транспорта до весьма широкого раз-

мера. В тоже время развитие водного транспорта даст прямую экономию народному хозяйству, вследствие сравнительной дешевизны перевозок водой, ибо водные фрахты для массовых грузов, идущих, как, вообще, свойственно водным перевозкам, на дальние расстояния, — становятся дешевле соответственных железнодорожных тарифов в 5 раз, при условиях, конечно, мирного времени.

Таким образом, осуществление капитальных работ по развитию и благоустройству всей русской сети водных путей:

1) обеспечило бы государству средства транспорта, вполне соответствующие предстоящему развитию экономической жизни и производительных сил государства;

2) дало бы возможность при особых обстоятельствах жизни государства, как например, ныне, в военное время и в последующий затем период в значительной степени освободить железные дороги от перевозки массовых грузов, направляя их на водные пути;

3) дало бы государственному хозяйству прямые выгоды: от введения в работу ныне напрасно теряющейся водной энергии рек в порожистых местах и от сбережения тем запасов топлива; от культурного оживления многих окраин страны с проведением через них водных путей пионерного значения, и от сбережения на стоимости перевозки, вследствие перехода на водные пути с железных дорог многих массовых грузов, которые прибегают к последним, главным образом, вследствие не благоустройства водного транспорта.

Имея в виду притом, что водные пути России являются путями в особенности близкими к народному хозяйству и обиходу и дающими заработок большому количеству населения, Управление внутренних водных путей находит своевременным, в соответствии с приведёнными выше указаниями законодательных учреждений, выступить в настоящее время с предлагаемым планом развития и капитального устройства русской сети водных путей, на изложенных выше основаниях, различая в этом плане три очереди работ и полагая на осуществление работ первой очереди срок семь лет, при двух годах, в том числе, для подготовительных мероприятий к широкому развитию этих работ.

<...>

По Восточной части Европейской России и по Уралу в первой очереди предположена работа по восстановлению заброшенного Камско-Вычегодского водного пути по рекам Южной Кельтме, Джуричу, соединительному Екатеринбургскому каналу и Северной Кельтме, для прохода с Камы на Вычегду судов размера, как на Мариинской системе. Путь этот крайне необходим для снабжения Вычегодского края хлебом и солью из бассейна реки Камы и для вывоза леса, и настолько был нужен жителям, что по нему поддерживались сплав и судоходное сообщение в грузовых лодках (на 200-500 пудов) и перевозились грузы

и пассажиры, несмотря на полное обмеление канала и уничтожение на нем всех сооружений. В будущем, когда будут улучшены качества верхней Камы и реки Вычегды, путь этот может получить и большее значение, для движения некоторого количества транзитных грузов с Камы на Северную Двину: могут пойти к Архангельску грузы хлебные, лесные и горные с Урала, например, асбест, а нефть с Ухты может пойти обратно с Вычегды на Каму. В последующем, путь может быть устроен капитально, пока же предполагается устроить деревянные сооружения (шлюзы и плотины) для плавания судов Мариинского типа. Даже и при более скромных размерах пути беспрепятственное движение по нему способно оживить весь глухой Камско-Вычегодский край, прилегающий к трассе пути и крайне бедный путями сообщения, и способствовать заселению этой окраины.

В первую же очередь предполагается исполнить шлюзование реки Чусовой, головного участка обширного Камско-Иртышского водного пути, в качестве пути местного значения, для обслуживания Уральских заводов топливом – углём Донецкого бассейна и нефтью, и для вывоза их произведений – чугуна и железа, и как средства попутного использования водной энергии реки Чусовой на нескольких плотинах; энергия эта не особенно значительна и равномерна, тем не менее, возможно использовать на Чусовой около 30 000 лошадиных сил, а с регулированием бьефов и при паровых резервах – и до 50 000 лошадиных сил. Шлюзование Чусовой необходимо будет использовать на плавание большемерных типовых судов, имея в виду, что эта река есть часть общего Камско-Иртышского водного пути.

Этот магистральный путь, включающий Чусовую, водораздельный канал, проходящий недалеко от Екатеринбурга, с обширными водохранилищами, и шлюзованием рек Исеть и Тобол – при длине около 1400 вёрст, согласно имеющемуся проекту, технически вполне возможен, пересекает Урал в одном из самых пониженных мест и является обеспеченным водой для питания: лишь очень большой объём работ и большая стоимость заставляют, в настоящем плане, отнести сооружение канала через водораздел в последующие очереди капитальных работ.

Значение же Камско-Иртышского водного пути было бы велико: он служил бы для прохода сибирского хлеба на Волгу и в порты северные (через Шексну, Печору или Вычегду) или южные, через Волго-Донской канал – лес, уголь и кокс донецкий и кузнецкий, и заводские грузы распределялись бы по этому пути на восточный и западный склоны Урала, смотря по надобности; судовые составы Волги и Сибири могли бы распределяться между Волжско-Камским и Обь-Иртышским бассейнами, смотря по надобностям транспорта. Наконец, прибавлялось бы ещё одно главное звено к великой водной Средне-

Российской магистрали, которая, начавшись Вислой, может со временем продолжиться до Иркутска на Ангаре, как о том было ранее указано, и достичь даже Монголии по Байкалу и реке Селенге.

Таким образом, признавая, что Камско-Иртышский водный путь крайне желателен, и выдвигая сооружение его головных участков - шлюзование Чусовой и Тобола (в очереди по Сибири) на первые сроки работ, Управление внутренних водных путей считает более осторожным общее осуществление водного пересечения Урала, несколько отложить до окончания работ по капитальному улучшению водных путей, являющихся подъездными путями к Уралу с востока (реки Тавда, Тобол, Тура и Исеть). В пользу такого решения вопроса являются соображения о возможности до сооружения весьма дорогого участка пути через водораздел воспользоваться существующими и сооружаемыми в этом районе железнодорожными линиями.

Камско-Печорское водное соединение может быть проведено по направлению Вишера – Колва – Вишерка – Березовка – Волосница – Печора или Березовка – Безволосная – Печора. В этом соединении лежит залог широкого развития Печорского края, естественные богатства которого: лес, железные руды, графит, свинец, точильный камень, ухтинская нефть найдут дешёвый выход внутрь России, а взамен их будет возможность дешевле, скорее и в нужном количестве доставлять продукты первой необходимости, которые, не считая мяса, рыбы и молочных продуктов, в Печорском крае почти исключительно привозные. Обеспечивая снабжение Печорского края продуктами и открывая транзит по Печоре (на реки Ижму, Ухту и Устье), – водное соединение Камы с Печорой будет содействовать колонизации берегов Печоры и свяжет отрезанный ныне край с более культурным Прикамским районом. Ввиду неудобств устья Печоры, как морского порта, внешний транзит по ней не будет на первое время значительным и ограничится, вероятно, вывозом леса и угля с Верхней Печоры и некоторых руд (асбест) с Урала. Но по осуществлении Камско-Иртышского водного пути, он должен отдать часть своих грузов и на вывоз по Печоре. Считая, таким образом, что Камско-Печорский путь должен предварить Камско-Иртышский, Управление внутренних водных путей вносит этот пионерный путь в первую очередь осуществления.

В последующей очереди, по развитию заселения и разработке горных богатств (нефть, уголь) в Вычегодском и Печорском бассейнах, – может оправдаться и третий соединительный водный путь в том же районе, а именно, Печорско-Вычегодский водный путь, через реки Волосницу и Нем, или Северную и Южную Мылвы, а также переустройство Камско-Вычегодского водного пути на каменные большемерные сооружения для большей пропускной способности пути.

Из не включённых в план соединительных водных путей, предлагавшихся в районе Восточной России, возможно отметить проект северного пересечения Урала водным путём через приток Печоры – Илыч и приток Оби – Северную Сосьву; проект был выдвинут бывшим Вологодским губернатором А.Н. Хвостовым и поддержан Комиссией для составления плана работ по улучшению и развитию водных сообщений Империи. Проект этот основывался на соображении допустить сибирский хлеб появиться на Каме и Волге, направить этот хлеб северными водными путями на Печору и в Архангельск. Северный перевал через Урал оказался столь высоким, что для преодоления водораздела потребовался бы судоходный тоннель 19 вёрст длины, и сплошное шлюзование рек Илыча и Сосьвы. При северном местоположении трассы такие технические приёмы проекта мало удовлетворительны; стоимость также была бы чрезмерно велика. Поэтому вопрос о северном водном пересечении Урала надлежит вообще разрешить в отрицательном смысле.

Из более мелких работ предлагались шлюзование верхней части Белой (выше г. Уфы) и верхней части Уфы для улучшения условий вывоза хлеба из прилегающего района. С этой целью ставятся далее работы по углублению русла Белой и Уфы землечерпанием в число первоочередных работ, общее же шлюзование Уфы и Белой представлялось бы работою преждевременной, тем более, что в районе бассейна этих рек предстоит сооружение нескольких железных дорог, что для края представляется достаточным. С другой стороны, значительное падение этих рек делает их пригодными для гидроэлектрических установок, и в этом отношении отдельные сооружения с устройством шлюзов, улучшающих условия судоходства, желательно предвидеть на Уфе и на Белой – для обслуживания и развития местной и Уральской промышленности. Вообще же Уфа и Белая имеют значение подъездных водных путей и не являются самостоятельными водными магистралями.

В районе обширной Сибири мощные реки края имеют сами по себе развитую судоходную сеть, и задачей инженерного искусства является улучшить судоходные качества некоторых участков этих магистралей, создать немногие между ними соединения и улучшить подъездные водные пути к ним, для вывоза на них главных грузов, в частности, леса и топлива.

Последняя задача, в виду важности распространения минерального топлива, преобладает в настоящее время, и на первую очередь ставятся планом две работы – шлюзование Томи от Кузнецка до г. Томска в виду богатейших залежей угля по течению Томи и создания металлургического района в г. Кузнецке и шлюзование нижней части Тобола до устья Туры и реки Туры до г. Тюмени; цель их – создать

углевозный водный путь из угольного Кузнецкого района к заводскому Уральскому району, с целью передать угольные грузы в г. Тюмени и на ст. Тавда на реке Тавде железным дорогам, которые бы и распределили его по заводам. В будущем Камско-Иртышский водный путь, направляющийся по Тоболу, Исети и Чусовой, выполнит распределение грузов по главным заводам сплошным водным путём.

Кроме угля и кокса по Обь-Иртышской водной магистрали, от Кузнецкого района и Алтая до Урала, протяжением от Кузнецка до Тюмени около 3000 вёрст, двинется и сибирский хлеб, и разные хозяйственные грузы, и заводские продукты Урала и Кузнецка, и лесной материал для питания обоих районов.

Таким образом, сооружение головных участков водного пути от Алтая до Урала обещает большое развитие водному транспорту Западной Сибири и значительные от того экономические выгоды для этой области и для всего государства.

Шлюзование Туры и Тобола и улучшение Тавды дало бы возможность переводить на железные дороги грузы с водного пути из Сибири в двух пунктах: на ст. Тюмень и на ст. Тавда; однако, если бы в ближайшие годы выяснилась недостаточность пропускной способности этих пунктов, из коих Тюмень лежит на транзитном железнодорожном пути, то было бы возможно создать ещё один передаточный пункт в Шадринске, доведя до него шлюзование реки Исети, каковое представляется выполнимым, принимая во внимание не слишком большой объём строительных работ предполагаемых планом в Сибири.

Полагая возможным, что осуществление шлюзований Чусовой, Туры и Тобола обусловит такое экономическое положение, при котором создание сплошного водного соединения через Урал представится необходимым в скорейшем времени, ко второй очереди работ отнесено шлюзование реки Исети, а к следующей, третьей очереди, – проложение в водораздельной части и довершение всего Камско-Иртышского водного пути. Река Исеть притянет к себе много хлебных грузов, так как будет обслуживать местный Шадринский мукомольный район.

<...>

Типографский оттиск.

АЗГО. – Ф. 20. – Оп. 1. – Д. 2800. – Л. 1-22.

Список источников и литературы

АЗГО – Архив Златоустовского городского округа.

Петров (ред.) 2014 – Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / отв. ред. Ю. А. Петров. – М.: Политическая энциклопедия, 2014.