ПУТИ СООБЩЕНИЯ В СИБИРИ

История развития транспортных путей сообщения Сибири и Нижнего Приангарья (350-летию дороги Рыбное-Троицк посвящается)

С давних пор людей беспокоит вопрос: мы живем, чтобы делать деньги, или мы зарабатываем деньги, чтобы жить? В разные времена эта проблема решалась по-разному. Сейчас нас пытаются убедить, что верна первая половина формулы. А раз это так, то такие «дотационные» районы, как Мотыгинский, не должны существовать. Их надо объединять, укрупнять или расчленять. Как говорится, нет района, нет проблемы.

Но в новейшей истории России подобное уже было. Такую точку зрения исповедовал Н.С. Хрущев в середине прошлого века, когда укрупнял и ликвидировал бесперспективные деревни. Время показало, что эта стратегия неверна. А причина неперспективности что деревень, что районов одна - отсутствие мало-мальски сносных дорог. И вот власти вместо того, чтобы строить в стране, в крае дороги, ликвидируют все, по их мнению, бесперспективное, а нашим потомкам придется потратить значительные усилия, чтобы вернуть утраченные позиции. Как говорят мудрецы, прошлое - справочная книга для настоящего. Посмотрим же, как все начиналось.

Водные пути сообщения

Со времен освоения Сибири реки являлись важнейшим, а порой и единственным путем и средством передвижения. **В** России существовала самая большая в мире водная дорога, соединявшая Волгу и поволжские города с Леной, Амуром. Она протягивалась через весь азиатский континент с запада на восток. Наша родная Ангара также входила в эту систему транспортных путей. Это был транзитный путь, которым европейская Россия сообщалась через Восточную Сибирь с Китаем, Камчаткой и Приморьем.

Вначале сибирские казаки и промышленные люди освоили путь от Ачинска до Нижнего Новгорода. Сюда входила система сибирских рек - Чулым, Обь, Иртыш, Тобол, Тура. Путь шел не только по рекам, но и посуху, с попеременным перекладыванием грузов то на повозки, то на суда. Таким образом путь от Ачинска до Нижнего Новгорода составлял 5150 верст.

Поскольку двигателей в то время не было, движущей силой вниз по реке служили течение реки и весла, а вверх - бечевой (лучшей иллюстрацией является знаменитая картина художника Репина «Бурлаки на Волге»).

От Ачинска до Тюмени плавали на судах, вмещающих от 7 до 10 тысяч пудов. Их построение производилось близ Ачинска из ели и сосны осенью и зимой, начиная с сентября. Суда имели дек (навесную палубу), по 8-10 весел на сторону и мачту с двумя парусами: понизовым и противным.

Из отписок воевод того времени известно, что на один дощаник уходило: судовых скоб 800-900 штук (на барку - 500), пеньки по 3 пуда 10 фунтов (на барку 3 пуда), лык таловых по 4 пуда, смолы по 3 ведра и варовых веревок по 25 сажен. Кроме того, к баркам и дощаникам придавались лодки.

Строителями были судовые плотники-уставщики и рядовые плотники. Струги для посылки ясачных сборов строили 2 человека, барки для хлебных запасов - 3 человека, кочи для морского хода - 4 человека.

Водное сообщение Иркутска с Тобольском проходило по Ангаре, Енисею и Кети. Из Иркутска по Ангаре отправляются в начале июня суда и карбасы. Движение по Ангаре судов было довольно опасным, потому что «они должны встречать на сей реке беспрестанные препятствия от порогов, подводных камней, водоворотов. Препятствия сии до того затруднительны, что заставляют выгружать клади, перевозить их берегом через места опасные и снова нагружать их. Суда приходят к устью Ангары в конце июня - и то, если не задерживаются густыми туманами, которые закрывают места опасные. При сём новом неудобстве они входят в Енисей не прежде половины июля и, проплыв вниз по течению Енисея 80 верст, пристают в устье р. Кеми (село Кемское). Здесь перегружают клади на подводы и сухим путем перевозят 90 верст через так называемый Маковский волок до села Маковского, которое стоит на берегу р. Кети (приток Оби).

Водный сплав начинается по Кети в половине июля на плоскодонных дощаниках, поднимающих до 1200 пудов. Они длиной в 12 сажен, шириной в 8 аршин, с двумя веслами на стороне. По течению Кети до впадения ее в Обь, при Нарыме, доходят они к 15 августа. От устья Кети вверх по Оби к устью Иртыша и вверх по его течению на бечеве и завозах и достигают, наконец, Тобольска».

Так доставляют китайские товары через Ангару в Тобольск. Казенный свинец из Нерчинска перебрасывается по другой схеме. Он зимует в Енисейске, а с мая по июнь доставляется на судах в Тобольск.

При освоении р. Лены и Якутии казаки быстро выбрали удобнейший и кратчайший путь - вверх по Ангаре, затем вверх по Илиму и далее по р. Купе, а потом по так называемому Ленскому волоку в р. Куту, приток Лены. Казаки укрепили оба конца этого открытого ими пути, построив Илимский острог на р. Илиме и Усть-Кутский острог на Лене. Ленский волок был частью грандиозного пути от Урала до Охотского моря, и миновать его было невозможно. Обосновавшись здесь, русские быстро унизали все речные пути Ангаро-Илимо- Ленского края цепочками деревень, разместив на стыках водных и волоковых дорог опорные остроги, и в необычно короткий срок, примерно за 15-20 лет, создали здесь край с развитым земледелием. **К этому времени относится и основание деревень Рыбное и Мотыгино.**

Длина Ленского волока - 135 км, а сплав по Лене от Усть-Кутска до Якутска составлял около 1500 км. Можно представить, какие гигантские расстояния и неимоверные трудности преодолевали сибирские казаки, купцы и промышленные люди, чтобы доставить пушнину в царские закрома или товары и казну (жалование) на периферию. Чтобы представить объем грузов, перевозимых этим путем, можно сослаться на челобитную казаков Илимскому воеводе от 1778 года. Они везли в Якутск денежную казну (расходы якутского воеводства на год). Перевозили 2194 рубля медных денег Они были зашиты в 88 мешков и уложены в 13 бочек, и все это весило 100 пудов. Самые тяжелые денежки - 125 рублей - в 5 мешках весили 12 пудов 20 фунтов. И это только деньги!

Наибольший расцвет водного пути приходится на XVII век, с начала XVIII столетия трудности подъема по Ангаре против течения и опасности плавания в порогах заставили торговых людей искать более легкие пути. Такая сухопутная дорога была найдена с Томска на Ачинск, Красноярск, Канск, Иркутск. Этим путем и пошли в дальнейшем все сравнительно легкие и ценные товары, создавая крупное гужевое движение, и к концу столетия на Ангаре оставался почти один сплав нерчинс- кого свинца.

Последняя попытка реанимировать водный путь из бассейна Оби в бассейн Енисея была произведена в конце XIX века. Обь-Енисейский водный путь прошел по Кети до устья р. Озерной, по Озерной до р.Ломоватой.затемпоЛо- моватой до устья р. Язевой, по которой суда поднимались в озеро Большое, лежащее на водоразделе Оби и Енисея. Из этого озера соединительным каналом попадали в р. Малый Кас, по нему выходили в р. Большой Кас, пройдя которым оказывались на Енисее.

Участок пути по рр. Ломоватой, Малому Касу был шлюзован. Всего было устроено 14 шлюзов, ширина которых составляла 12-15 метров, протяженность каждого 80-120 м, а общая дли-, на канала составляла 8 километров. Стены шлюзов срублены из лиственницы, забраны в пазы вертикально вбитых бревен и скреплены кованными болтами. Подъем и спуск воды осуществлялся двустворчатыми воротами в верхней и нижней частях каждого шлюза, которые по вертикальным пазам спускались и поднимались специальным устройством. Сооружение канала заняло 13 лет (1880-1893 годы), когда прошел первый пароход.

Объ-Енисейский канал не оказал большого влияния на экономику района, ибо был доступен только мелким судам. Дело в том, что первоначальный проект гидротехника Аминова, предусматривавшего для хорошего наполнения канала 28 шлюзов, был урезан Госсоветом наполовину.

В. ЛИСИЦЫН,
сотрудник Мотыгинского музея.