

ПРОЕКТ ЕДИНОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ*

*Ф.П. Кренделев
д.г.-м.н., профессор*

В заметке А. Синдицкого («Техника — молодежи». 1978. № 10) сообщается со ссылкой на публикацию в газете «Приишимье» за 25.02.1914 года о том, что безвестный автор опубликовал в ней «Проект соединения Волги и Оби через слияние реки Чусовой с рекой Камой в четырнадцать верстах выше города Перми». Это обеспечивало соединение Волги и Оби, двух великих рек Европы и Азии. Для реализации системы предлагалось устроить шлюз из камня, железа и железобетона, а общая стоимость оценивалась в 100 млн рублей. Затем А. Синдицкий говорит о том, что этот проект представляет интерес и в наши дни, и что следует продумать вопрос о том, как расширить проект дальше на Восток и соединить

Обь с Восточной Сибирью и даже с Дальним Востоком.

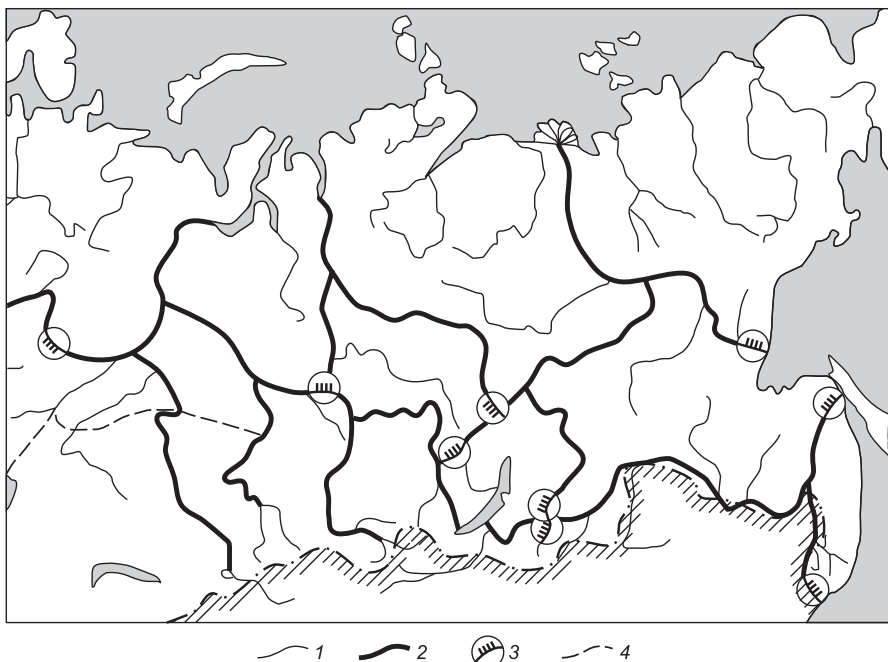
Заметка интересна, а предложение было бы оригинальным, если бы... оно не было высказано еще в 1819 году декабристом Никитой Муравьевым, когда он разрабатывал эскизный проект Конституции, в котором «державы» будущего Федеративного Российского государства назывались по именам крупнейших рек. Н. Муравьев обосновал необходимость и возможность соединения каналами Белого, Балтийского, Черного, Азовского и Каспийского морей.

Этот проект ныне реализован. В черновиках проекта, хранящегося в библиотеке им. Ленина в Москве, есть особый раздел «О сообщениях в Рос-



Д.г.-м.н. Ф.П. Кренделев на острове Пасхи

* За науку в Сибири. 1979. 2 авг.



1 – реки; 2 – реки, входящие в единую систему; 3 – каналы проектируемые;
4 – обводной канал Обь-Иртыш-Тобол для переброски вод Сибири в Каспий.

сии», посвященный соединению в единую систему Оби, Иртыша, Енисея и Лены. Кроме отрезка, рассматриваемого безвестным корреспондентом «Приишимья», в проекте предлагалось прорыть канал между Кетью и Сымом, устроить на них подпоры и шлюзы. Этот проект тоже был выполнен и соединил Обь с Енисеем. По каналу проходили дощаники и баржи с осадкой около 1,5 м. Он частично использовался при прокладке Транссибирской магистрали. К началу ее строительства железная дорога подошла к Тобольску, где рельсы, костыли и прочие материалы погружали на баржи, которые шли по всем рекам бассейнов Иртыша, Оби, Енисея и Ангары. Один кустарный по нынешним временам канал с деревянными шлюзами открывал все пространство от Урала до Забайкалья, доступ от Мангазеи до Кяхты, повторял маршрут опального протопопа Аввакума от Тобола до вершины Хилока в Читинской области.

Н. Муравьев не останавливался на этом, но предлагал соединить таким же образом один из правых притоков

Ангары в районе Усть-Илима с одним из правых притоков Лены в районе Усть-Кута (Илимский волок). Это открыло бы путь к Ледовитому океану, а через него в Колыму, Индигирку и на Чукотку. А через Лену – на Алдан, в Олёмку, Витим, Маю, Учур. В верховьях Майи путь упирался бы в скалистые утесы хребта Джугджур, за которыми лежит Охотск. Н. Муравьев предложил фантастический в прошлом веке план – пробить судоходный канал сквозь хребет и сброситься с грузами из вершины Майи в одну из речек, впадающих в Охотское море. Тоннель стал бы окном в Тихий океан, на Камчатку, Алеутские острова, на Сахалин, Америку и Японию.

Таким образом, можно утверждать, что проект единой водно-транспортной системы России, объединяющий все крупнейшие реки и моря Европы и Азии, был разработан за 100 лет до предложения безвестного автора газеты «Приишимье». Добавим к этому, что в прошлом веке были рассмотрены и другие варианты соединений крупнейших рек Сибири: Оби и

Енисея — через Мангазею; Енисея и Лены — через Подкаменную Тунгуску; Лены и Амура — через вершину Зеи и правый приток Алдана.

Советское государство реализовало многие идеи и самые фантастические предложения выдающихся деятелей.

Идея создания единой водной системы может иметь значение сейчас, когда программой «Сибирь», разрабатываемой Сибирским отделением Академии наук СССР, предусматриваются детальные исследования возможностей реализации идеи переброски вод сибирских рек в пустынные районы Средней Азии и Прикаспийской низменности. Создание Байкало-Амурской магистрали не снимает вопроса о создании единой водно-транспортной

системы. Мы знаем, как велико значение единого водного пути европейской части СССР, где кроме Волго-Балта, Волго-Донского и других каналов существует развитая сеть железнодорожного и автомобильного транспорта. Именно поэтому проект переброски вод должен органически предусматривать создание единого водного пути в азиатской части СССР, его соединение с единой системой европейской части. Этот путь открывает дорогу в самые глубинные районы Сибири, позволит доставлять туда грузы, оборудование, в том числе крупногабаритное. Строительство стальных магистралей стало бы менее трудоемким. Громадные пространства земель и лесов от Урала до Тихого океана получили бы надежную и дешевую транспортную сеть.