

**Вопросы истории и культуры
северных стран и территорий**

**Historical and cultural problems
of northern countries and regions**

Научные статьи

УДК 947.083:656.628(470.1)

**Работы по улучшению судоходного состояния рек
системы Вычегды в начале XX века***

Мацук М.А.¹

Аннотация. В данной статье на основании дореволюционных изданий и архивных документов впервые в историографии рассматриваются работы по обследованию реки Вычегды и ее притоков и по приведению рек Вычегодской системы в судоходное состояние. Данные работы были вызваны, наряду с причинами экономического развития южной части Коми края, тем, что система реки Вычегды являлась составной частью проектируемых транзитных водных путей – Северного речного пути, соединявшего Каспийское и Белое моря. Статья развивает представления о становлении транспортной сети России в XX веке.

Ключевые слова: Россия, Коми край, Северный речной путь, река Вычегда, речной транспорт, начало XX века.

**Work to improve the navigable condition of the rivers of the
Vycheгда River system at the beginning of the 20th century**

Matsuk M.A.¹

Abstract. In this article, on the basis of prerevolutionary publications and archival documents, for the first time in historiography is considered the process of work on the survey of the Vycheгда River and its tributaries and to bring the rivers of the Vycheгда River system into a navigable state. These works were

caused, along with the reasons for the economic development of the southern part of the Komi region, because the Vychegda River system was an integral part of the projected transit waterways - the Northern River Route connecting the Caspian and White Seas. The article develops views about the formation of the transport network of Russia in the XX century.

Keywords: Russia, the Komi Region, the Northern River Route, the Vychegda River, river transport, the beginning of the 20th century.

¹*Мацук Михаил Александрович, доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института языка, литературы и истории Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук, главный редактор научного журнала «Вопросы истории и культуры северных стран и территорий». ул. Коммунистическая, 26, 167000, г. Сыктывкар, Российская Федерация.*

Matsuk Mikhail Aleksandrovich. Dr. Sci. (History), Chief Researcher of Institute of Language, Literature and History of Komi Science Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Editor-in-Chief of the scientific journal "Historical and cultural problems of northern countries and regions". Kommunisticheskaia str., 26, 167000, Syktyvkar, Russian Federation.

E-mail: michailmatsuk@rambler.ru

© **М.А. Мацук**

*Ранее опубликовано в книге: Археолого-этнографические аспекты изучения северного Приуралья / Труды Института языка, литературы и истории Коми филиала АН СССР. Выпуск 33. Сыктывкар, 1984. С. 41 – 49.

Для правильной оценки развития капитализма на окраинах Российской империи необходимо исследовать различные отрасли экономики, в том числе и транспорт. Основоположники научного коммунизма неоднократно подчеркивали значение транспорта для расширенного воспроизводства. К. Маркс указывал, что «транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, а поэтому и особую сферу вложения

производительного капитала» [13]. В.И. Ленин также относил транспорт к средствам производства [12]. В Коми крае до Великой Октябрьской социалистической революции не было построено ни одной железной дороги. Однако в конце XIX – начале XX века происходит бурный рост пароходства на реках Вычегде, Печоре и их притоках, который приводит к тому, что в первом десятилетии XX века основное количество грузов стало перевозиться по воде пароходами. Роль гужевого транспорта резко упала.

В связи с развитием пароходства встал вопрос о приведении в порядок рек и в первую очередь Вычегдского бассейна потому, что Вычегда должна была стать частью транзитных водных путей, соединявших Каспийское и Белое моря и сибирские реки с Печорой и Северной Двиной. В данной статье мы рассмотрим состояние рек и меры, предпринятые для его исправления, а также результаты этих работ. Данный вопрос поднят нами впервые, не имеет историографии, и мы не претендуем на всестороннее раскрытие его в небольшой статье.

К началу XX века река Вычегда и ее притоки находились в таком же, если даже не более худшем состоянии, чем несколько столетий назад, чему в основном способствовало развитие лесозаготовок, особенно вырубка леса по берегам рек и молевой лесосплав. Река была обследована недостаточно. В 1910 г. на ней было известно 24 переката, в том числе 15 на территории теперешней Коми АССР. На Выми было отмечено 19 перекатов [16, С. 38]. На реке Вычегде и ее притоках отсутствовала судоходная обстановка, даже дневная, не говоря уже о ночной. Отсутствовала карта судоходной части Вычегды. Серьезное препятствие для движения пароходов представляли так называемые карчи – затонувшие бревна – результат интенсивного лесосплава, часто молевого, а в верховьях Вычегды и ее притоков так называемые помчи – орудия лова рыбы: река перегораживалась кольями, переплетенными ивовым хворостом. Очень часто в документах встречаются сообщения об авариях пароходов на Вычегде. Такое положение было на всех реках Севера. Река Вычегда не была исключением. По признанию Министерства путей сообщения «... за последние 20 лет (конец 80-х гг. XIX в.- начало XX в. – М.М.) наша водная сеть, за исключением Мариинской системы, была оставлена без всяких крупных улучшений».

Подобное положение ограничивало развитие пароходства в Вычегодском бассейне. Правление Северного пароходного общества, монополизировавшего перевозки грузов и пассажиров в Северо-Двинском бассейне, сообщало Вологодской губернской земской управе: «... мелководье, почти ежедневные аварии и в результате крупные материальные потери выдвигали перед Правлением вопрос о прекращении пароходного движения, и только наступившее в августе дождливое время, давшее некоторую прибыль воды, понизило остроту положения дел пароходовладельцев». В этом же докладе отмечалось, что в начале навигации пароходы ходят только до Усть-Кулома, «... хотя при условии очистки реки от карчей и обстановки предохранительными знаками, могли бы ходить на 300 верст выше» [7, С. 24-25, 26]. Карчи, отсутствие обустройства и нехватка лоцманов на верхней Вычегде приводили к тому, что из-за отсутствия пароходного движения выше Усть-Кулома груз в Помоздино везли на больших лодках – шнягах, взимая иногда плату с пуда груза 1 рубль, что вело к дороговизне и больно отражалось на бюджете трудового населения.

С начала XX в. проблема обустройства северных рек, в том числе и Вычегды, ставится в печати. Писалось о необходимости улучшения их судоходного состояния, особенно начиная с 1907 г., когда Министерство путей сообщения (далее – МПС) провело ряд мероприятий по выработке проектов магистральных водных путей России. Конкретные вопросы улучшения судоходного состояния рек Северо-Двинского бассейна, в том числе и Вычегды, ставились на совместных совещаниях представителей МПС, земства и пароходовладельцев. В 1910-1913 гг. было проведено 4 таких совещания. Они сыграли положительную роль в улучшении судоходного состояния Вычегды.

Для расчистки русла и приведения реки в судоходное состояние необходимо было, прежде всего, исследовать ее, сделать карту Вычегды. Только при этом условии могла быть по-настоящему плодотворной работа земснарядов, камне- и карчеподъемников. Да и подобные машины не могли быть выделены без надлежащего обоснования необходимости их работы на данной реке.

Первое исследование Вычегды и Северо-Екатерининского канала было проведено в 1890 году

Шокальским по заданию МПС. Целью исследования было получение данных для восстановления пути Кама – Вычегда для перевозки сибирских и поволжских грузов к Архангельску. Данные этой рекогносцировки опубликованы не были [1; 14]. Следующее исследование было проведено партией Н.В. Попова, искавшей водные пути для вывоза ухтинской нефти в центр страны в лето 1908 и 1909 г. Ими была сделана сплошная инструментальная съемка р. Вычегды в средней ее части от устья Вычегодского Черя до устья Выми, а также рек Выми, Южной и Северной Кельтмы и Южной и Северной Мылвы. В результате исследований была доказана возможность судоходства по реке Вычегде до села Помоздино [18]. Однако материалы исследования и карты так и не были изданы. Нижняя часть реки Вычегды от с. Усть-Выми до устья была исследована партией А.К. Старицкого летом 1910 г. Результатом ее был отчет с ведомостями и картой Вычегды от устья до реки Выми [19]. Больше в дореволюционное время исследования Вычегды и ее притоков не проводились. Совершенно необследованной оставлялась Сысола.

Начиная с 1907 г. Вологодское земство само или через губернатора несколько раз ставит перед МПС вопрос об улучшении путевой обстановки рек Северо-Двинского бассейна, в том числе и Вычегды, и расчистке их. Особенно бурную деятельность земство развивает с 1909 года. В том году на р. Вычегде появился судоходный надзор и производилась обстановка фарватера вехами от устья до г. Усть-Сысольска на протяжении 400 с лишним верст [6]. В 1910 году во второй половине навигации появилось частичное ночное освещение судового хода на перекатах бакенами и перевальными столбами «... на расстоянии 75 в. от впадения Вычегды в С. Двину и далее от Жешарта до Яренска на расстоянии 35 в. в числе всего 144 огней» [15, С. 6]. Однако, как отмечалось представителями земства и пароходовладельцами, ночное освещение в том году делалось согласно расписанию пароходного движения, а так как пароходы «... часто не могут выдержать такового, то нередко и бывает, что пароход проходит ночью те места, где ночной обстановки и нет». Н.В. Преображенский предполагал ввести ночное освещение реки Вычегды хотя бы от Котласа до Усть-Сысольска [15, С. 7]. Об этом же имеется несколько ходатайств от Вологодского земства и Совещания о нуждах местных водных путей сообщения. В результате в проекте сметы 1911 г. было «...

предложено увеличить на 25 000 р. против прошлогоднего ассигнования средств на обстановку рек Сухоны, Вычегды и Вологды» [7, С. 28]. Положение несколько улучшается. Однако не доставало кадров, да и имеющиеся были неудовлетворительно размещены. Так, начальник судоходного Вычегодского участка проживал в городе Устюге. В основном там же проживали лоцманы, обслуживающие Вычегду. А поскольку на каждого лоцмана приходилось более 40 верст реки, то его контроль за фарватером и наблюдение за обстановочными приборами часто были весьма неудовлетворительными.

Все настойчивее выдвигаются просьбы ввести ночное освещение на Вычегде от устья Выми до г. Усть-Сысольска и «... учредить судоходную дистанцию на р. Вычегде». Ни дневная, ни ночная обстановка не удовлетворяла нужды пароходства. Если от устья до г. Усть-Сысольска река была обставлена вехами и частью бакенами, то выше Усть-Сысольска их было явно недостаточно. Не зря IV совещание при Вологодской губернской земской управе в сентябре 1913 г. ходатайствовало о введении дневной обстановки на реке Вычегде от города Усть-Сысольска до села Усть-Кулома [10, С. 34]. Ночные обстановочные приборы выше Усть-Сысольска на Вычегде совсем отсутствовали. Это сказывалось на длительности рейсов и способствовало повышению тарифных ставок на перевозку грузов. На 1913 г. МПС выделило на усиление дневной и в особенности ночной обстановки на всем протяжении реки Вычегды 18 000 рублей. Причем интересен тот факт, что на обустройство р. Вычегды было внесено денег в 2 раза больше, чем на те же цели по реке Северной Двине (8000 р.) [2].

В целом обстановка на реке Вычегде за 4 года (1909-1913 гг.) была значительно улучшена, что способствовало дальнейшему развитию судоходства на этой реке.

Несколько выправилось положение и с кадрами. В 1913 году на реку Вычегду был перемещен начальник дистанции из Архангельска. В 1914 г. в Усть-Сысольске находился начальник 3-й судоходной дистанции Вологодского отделения Вытегорского округа путей сообщения коллежский асессор И.Г. Рывкин [9].

В 1913 – 1917 годах, несмотря на войну, продолжались работы по улучшению обстановки как на Вычегде, так и на ее притоках. На последних вводилось дневное обустройство

фарватера вехами, увеличивался штат постовых-лоцманов, бакенщиков и др. Для обслуживания бассейна Вычегды был выделен пароход «Самоед» [3]. В 1916 и 1917 гг. река Вычегда была обставлена сигнальными мачтами, показывающими глубину на перекатах, перевальными и створными знаками, бакенами и плавучими вехами. На главных судоходных притоках – Выми и Сыsole обстановка была представлена только плавучими вехами. В целом произошло некоторое увеличение количества перевальных и створных знаков, бакенов и плавучих вех во всем бассейне Вычегды.

В 1916 – 1917 гг. систему Вычегды обслуживало довольно большое число рабочих и служащих (см. таблицу 1а, 1б). В 1916 г. общее число их составляло 367 человек. В штатном расписании значилось: судоходные надзиратели, судоходные старшины, постовые старшины, младшие постовые сторожа, гребцы, пристанские надзиратели, пристанские сторожа. В 1917 году в численном составе персонала, обслуживающего реки системы Вычегды, изменений не произошло. Зато имели место некоторые качественные изменения. Так, в целях улучшения наблюдения за судоходным состоянием реки большая часть младших постовых сторожей была переведена в старшие соответственно с прибавкой жалованья. Был учрежден также пост пристанского старшины. Постовым сторожам предоставлялись для работы лодки, как казенные, так и, в значительной степени, арендуемые. Для жилья младшего обслуживающего персонала строились землянки и бараки, причем упор был сделан на строительство барачков, число которых в 1917 г., по сравнению с 1916 г. увеличилось более чем в 3 раза. В итоге, благодаря общим усилиям заинтересованных сторон, обстановка на реке Вычегде и ее притоках по сравнению с началом XX в. значительно улучшилась.

Рассмотрим развитие работ по расчистке и углублению русла рек Вычегодской системы, которые находились в плачевном состоянии. Одновременно с ходатайствами об улучшении судовой обстановки на реках Вологодское земство и совещания о нуждах местных водных путей сообщения из года в год посылали просьбы о выделении карче- и камнеподъемных и землечерпальных машин. Министерство путей сообщения на них реагировало весьма вяло. Требовалась координация усилий всех заинтересованных сторон в деле улучшения судоходных

условий рек Северо-Двинского бассейна. С этой целью был создан инициативный центр, который начал слать в Министерство путей сообщения ходатайства о выделении земснарядов и камне- и карчеподъемных машин, о предоставлении дополнительных денежных средств. На первом совещании о нуждах местных водных путей сообщения (конец сентября 1910 г.) было решено расчистить 14 мелей на реках Вычегде и Выми (от д. Серегово до устья). По рекам Весляне, Ропче, Вишере и Нившере, а также по реке Сыsole (до Кажимских заводов) должны были быть произведены изыскания «для определения ... потребных дноуглубительных работ». Совещание также просило выделить 4 камне- и 10 карчеподъемных машин [16, С. 26-28].

Управление водными путями признало необходимым усиление землечерпального флота на реках Северо-Двинского бассейна и «приступило уже к осуществлению этой необходимости заказом двух снарядов в текущем (1911 – М.М.) году для Северной Двины и Вычегды». В смету на 1911 г. была включена постройка деревянной карчеподъемницы для р. Вычегды, на что отпускалось 3000 рублей [7, С. 21]. Начиная с 1910 г., землечерпалка, камне- и карчеподъемники начали поступать на Вычегду во все увеличивающемся количестве. Вологодская губернская земская управа в 1912 г. отмечала, что были изготовлены 3 карчеподъемника для р. Вычегды и в «... отношении р. Вычегды в программу введены работы по улучшению судоходных условий землечерпанием, обстановкой фарватера и другими мерами только на протяжении от устья до г. Усть-Сысольска» [8].

Машины же, поступившие на верхнюю Вычегду, использовались часто нерационально. Так, «... карчеподъемы (в навигацию 1912 г. – М.М.) почти до половины лета простояли в Усть-Куломе, несмотря на то, что река во многих местах запружена карчами, как подводными, так и надводными» [17].

С каждым годом работа по углублению и очищению русла Вычегды принимала все более широкий размах. В навигацию 1913 г. на реке работали один камне- и 3 карчеподъемника [10, С. 8, 20, 31], строилась одна землечерпальная машина. Одновременно с расчисткой русла Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог начало расчистку притоков Вычегды. В 1911-1912 гг. были произведены работы по расчистке притока Выми Ропчи [4],

который рассматривался как часть сухопутно-водного пути с Выми на Ухту для вывоза ухтинской нефти в центр страны.

До 1914 г. кроме Ропчи была попытка расчистить Северо-Екатерининский канал, для чего Усть-Сысольское земство выделило около 600 рублей [11]. Но, по-видимому, эта работа не была очень успешна, так как губернатор Лопухин при своем путешествии в 1915 г. увидел канал по-прежнему засоренным.

Таким образом, начиная с 1910 года, на Вычегде и некоторых притоках проводятся работы по углублению и очищению русла от карчей и камней, причем основное внимание уделяется карчеподъемным работам, для чего на Вычегду посылаются значительное количество карчеподъемных машин.

В связи с необходимостью вывоза грузов из Архангельска в центр страны работы по улучшению судоходного состояния Вычегды и Северо-Екатерининского канала с началом Первой Мировой войны усиливаются. Если в 1913 г. на Вычегде работало 3 карчеподъемных машины, то в 1916 г. их было уже 7 [5]. Благодаря этому открываются новые возможности для дальнейшего развития, как в целом судоходства, так и пароходного движения. Однако это касается только одной Вычегды. Что касается рек системы Вычегды, то произведена была только единовременная расчистка притока Выми – реки Ропчи, контроля за ней не было установлено, что привело в дальнейшем к повторному ее засорению. До Великой Октябрьской социалистической революции так и не были расчищены такие важные в экономическом отношении судоходные притоки Вычегды, как Вымь и Сысола.

Таблица 1а. Количество лиц обслуживающего персонала рек бассейна Вычегды, число лодок, находившихся в их пользовании, землянок и бараков, построенных для них

| Учетные единицы | 1916 г. | | | | | | |
|--------------------------|---------|-----|------|------|--------|----------|---------|
| | апрель | май | июнь | июль | август | сентябрь | октябрь |
| Река Вычегда | | | | | | | |
| казенные лодки | - | 19 | 18 | 2 | 2 | - | - |
| арендованные | - | - | 2 | 149 | 149 | - | - |
| землянки | - | - | - | - | 10 | - | - |
| баракы | - | - | - | - | 38 | - | - |
| суходолные надзиратели | - | 2 | 2 | 2 | 2 | - | - |
| суходолные старшины | - | 5 | 5 | 6 | 6 | - | - |
| постовые старшины | - | 19 | 20 | 20 | 20 | - | - |
| младшие постовые сторожи | - | - | - | 309 | 309 | - | - |
| пристанские надзиратели | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - |
| старшие постовые сторожи | - | - | - | - | - | - | - |
| пристанские сторожи | - | 1 | 9 | 9 | 9 | - | - |
| пристанские старшины | - | - | - | - | - | - | - |
| гребцы | - | 19 | 20 | 20 | 20 | - | - |
| Река Сысола | | | | | | | |
| казенные лодки | - | - | 2 | 2 | 2 | - | - |
| постовые старшины | - | - | 2 | 2 | 2 | - | - |
| Река Вымь | | | | | | | |
| казенные лодки | - | - | - | 2 | 2 | - | - |
| постовые старшины | - | - | 3 | 3 | 3 | - | - |
| гребцы | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - |

Таблица 16. Количество лиц обслуживающего персонала рек бассейна Вычегды, число лодок, находившихся в их пользовании, землянок и бараков, построенных для них

| Учетные единицы | 1917 г. | | | | | | | |
|--------------------------|---------|-----|------|------|--------|----------|---------|---|
| | апрель | май | июнь | июль | август | сентябрь | октябрь | |
| Река Вычегда | | | | | | | | |
| казенные лодки | - | - | - | 10 | 10 | - | - | - |
| арендованные | - | - | - | 146 | 146 | - | - | - |
| землянки | - | - | - | 13 | 13 | - | - | - |
| баракы | - | - | - | 122 | 122 | - | - | - |
| судохолные надзиратели | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - |
| судохолные старшины | - | - | - | 6 | 6 | - | - | - |
| постовые старшины | - | - | - | 21 | 21 | - | - | - |
| младшие постовые сторожи | - | - | - | 157 | 157 | - | - | - |
| пристанские надзиратели | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - |
| старшие постовые сторожи | - | - | - | 150 | 150 | - | - | - |
| пристанские сторожи | - | - | - | 9 | 9 | - | - | - |
| пристанские старшины | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - |
| гребцы | - | - | - | 21 | 21 | - | - | - |
| Река Сысола | | | | | | | | |
| казенные лодки | - | - | 2 | 2 | 2 | - | - | - |
| постовые старшины | - | - | 2 | 2 | 2 | - | - | - |
| Река Вымь | | | | | | | | |
| казенные лодки | - | - | 3 | 3 | 3 | - | - | - |
| постовые старшины | - | - | 3 | 3 | 3 | - | - | - |
| гребцы | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | - |

Таблицы составлены по: ГАВО. Ф. 429. Оп. 1. Д. 987. Л. 208 об., 209, 235 об., 236, 251 об., 252, 294 об., 295.

Список литературы и источников

1. Безносков Б.В. Поездка по Вологодской губернии в Печорский край к будущим водным путям на Сибирь. СПб, 1909. С. 25.
2. Вологодский листок. 1913, 4 апреля. № 530.
3. Государственный архив Вологодской области (ГАВО). Ф. 429. Оп. 1. Д. 1012. Л. 169-170.
4. Государственный архив Вологодской области (ГАВО). Ф. 429. Оп. 1. Д. 633.
5. Государственный архив Вологодской области (ГАВО). Ф. 429. Оп. 1. Д. 987. Л. 150 об. 151, 161 об., 165, 172 об., 177, 180, 192, 210 об., 219, 234, 241 об., 244, 254 об.
6. Доклад междуведомственной комиссии для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений империи Председателя Вологодской губернской земской управы А.А. Можайского «Об экономическом положении Вологодской губернии и нуждах ее в развитии и улучшении водяных путей сообщения», сделанный в заседании Комиссии 16 мая с.г. в Петербурге. Вологда, 1909. С. 5.
7. Доклад о водных путях 41-му очередному Вологодскому губернскому земскому собранию. Вологда, 1910.
8. Доклад о водяных путях // Журналы Вологодского губернского земского собрания третьей очередной сессии XIV трехлетия. Вологда, б.г. С. 7, 20.
9. Ежегодник Вологодской губернии на 1914 год. Вологда, 1914. С. 173.
10. Журналы IV совещания при Вологодской губернской земской управе о нуждах внутренних водных путей Северо-Восточного края 26-29 сентября 1913 г. Вологда, 1913.
11. Колонист. Зырянский край и пути сообщения // Известия Архангельского Общества изучения русского Севера (ИАОИРС). 1913. № 24. С. 1066.
12. Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 27. С. 304.
13. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения. Издание 2-е. Т. 24. С. 171.
14. Михайлов Н. Северо-Екатеринский канал // Иллюстрированный сборник-ежегодник Пермского губернского

земства. Пермь, 1916. Вып. II. С. 157.

15. Преображенский Н. Неотложное дело (забытый путь) // Известия Архангельского Общества изучения русского Севера (ИАОИРС). 1910. № 19.

16. Приложения к докладу «О водных путях сообщения» // Журналы совещания о нуждах местных водных путей сообщения 26, 27 и 29 сентября 1910 г. и приложения к ним. Вологда, 1910.

17. Северо-Двинский бассейн и его нужды // Известия Архангельского Общества изучения русского Севера (ИАОИРС). 1913. № 1. С. 13.

18. Стакле П. Некоторые данные о водных путях с р. Ухты на рр. Каму и Северную Двину // Известия Архангельского Общества изучения русского Севера (ИАОИРС). 1910. № 1. С. 12-13.

19. Старицкий А.К. Отчет по исследованию в 1910 г. нижней части р. Вычегды // Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. СПб., 1912. Вып. XXXII.