



НАШИ ВОДНЫЕ ПУТИ

(отъ Варягъ въ Греки).



Недавно въ одной изъ книжекъ «Русскаго Вѣстника» за 1900 годъ прочель я «Современную лѣтопись» покойнаго Ф. Ромера.

Заключая соображенія, касающіяся нашего экономическаго положенія, характера внутренней финансовой политики и того значенія, которое имѣеть правительственный начинъ въ дѣлахъ, могущихъ оказать экономическую помощь населенію страны, статья эта не потеряла своего значенія и въ настоящее время.

Касаясь вопроса о соединеніи морей Чернаго и Балтійскаго непрерывною водною линіей, статья не содержитъ фактическихъ данныхъ, которыя указывали бы на путь проектируемаго канала, но она содержитъ драгоцѣнное указаніе на значеніе внутренняго транзита, на глубокое экономическое измѣненіе жизни страны, лишенной дешевыхъ путей сообщенія, и на происходящія отсюда ненормальности, какъ относительно направленія товарообмѣна, такъ и относительно чудовищной разницы въ стоимости предметовъ первой необходимости.

Въ ней заключаются указанія на громадное значеніе всесторонне устроенной базы и организаціи храненія запасовъ, что безусловно вѣрно.

Замѣчаніе, что благоустройство нашего желѣзнодорожнаго хозяйства зависитъ отъ согласованія интересовъ военнаго и финансоваго вѣдомствъ, не подлежитъ сомнѣнію, и излишняя скупость въ отпускѣ средствъ на постройку и оборудованіе желѣзныхъ дорогъ, которая можетъ быть объясняема лишь близорукостью въ дѣлахъ, требующихъ самаго широкаго и ретроспективнаго взгляда на ходъ и значеніе міровыхъ событій, часто зависящихъ отъ причинъ, повидимому, малыхъ и незаслуживающихъ вниманія.

Связь великаго воднаго пути—преемника пути отъ Варягъ въ Греки—съ желѣзными дорогами, при условіи предъявленія къ нему требованій операціоннаго базиса, ясна и неоспорима.

Сопоставленіе значенія солдата и нуда хлѣба, какъ самыхъ важныхъ пассажировъ,—глубоко вѣрно.

Мнѣніе, что желѣзный путь не устраняетъ водные пути, но очерпаетъ въ нихъ новыя силы и значеніе, что каждый проселокъ несетъ свою дань желѣзнымъ путямъ,—доказывается развитіемъ каналовъ и шоссеиныхъ дорогъ въ Европѣ, изборожденной рельсами желѣзныхъ путей.

Безрасчетливая трата топлива—результата труда природы—можетъ привести къ плачевнымъ послѣдствіямъ; надо думать и о грядущемъ; и вопросы о пользованіи естественными силами природы:—водою, вѣтромъ, солнечнымъ свѣтомъ—начинаютъ все болѣе разрабатываться.

Все вышеприведенное, вытекающее изъ статьи Ромера, безусловно заслуживаетъ вниманія со стороны всякаго вѣдомства, касающагося жизни и охраны страны.

Въ виду основной мысли статьи, необходимости и неотложности постройки воднаго пути, связывающаго моря Черное и Балтійское,—необходимо коснуться нѣкоторыхъ подробностей, не заключающихся въ статьѣ, но невольно возникающихъ по прочтеніи ея и выясняющихъ затронутый вопросъ.

И въ настоящее время, если не считать Днѣпровскихъ пороговъ серьезнымъ препятствіемъ, водные пути, соединяющіе Черное море съ Балтійскимъ, существуютъ и даже по тремъ разнымъ направленіямъ, но всѣ они имѣютъ серьезные недостатки.

Днѣпрово — Бугская и Огинская системы, — соединяющія Днѣпръ съ Вислою и Нѣманомъ, никогда не будутъ имѣть для насъ

серьезнаго политико-экономическаго значенія,--ибо устья Вислы и Нѣмана не въ нашихъ рукахъ. Березинская система, — существующая почти сто лѣтъ,—въ настоящемъ своемъ видѣ не можетъ удовлетворять требованіямъ усиленныхъ перевозокъ, и для увеличенія ея судо-проводимости потребуеъ значительныхъ затратъ на улучшение. Къ тому же путь этотъ, благодаря изгибамъ рѣчекъ, входящихъ въ него, значительно удлинняетъ протяженіе соединенія Днѣпра съ Западной Двиной.

Но существуетъ направленіе почти параллельное линіи Петербургъ—Жлобинъ, по которому возможно было бы устроить непрерывный водный путь, соединяющій Черное море съ Балтійскимъ, это:—слѣдуя съ юга на сѣверъ—Днѣпръ (съ устройствомъ канала, обходящаго всѣ пороги) отъ устья до гор. Орши, затѣмъ Оршица, канализованная для этой цѣли до оз. Орѣхи. Изъ оз. Орѣхи каналъ:—или до оз. Белелинское (примѣрно въ 15 верстъ), затѣмъ озеромъ Белелинскимъ и далѣе по р. Лучессѣ до Двины, или до озера Девина (8 верстъ) и отъ озера Девина каналомъ черезъ озера и притокъ рѣки Лучессы и по рѣкѣ Лучессѣ до Двины. Этимъ достигнется соединеніе бассейна р. Днѣпра съ бассейномъ рѣки Двины.

Возможно также иное соединеніе: по рр. Двинѣ и Усвятъ до озера Усвятъ, далѣе—каналомъ до р. Ловати (около 8 верстъ), или же по р. Двинкѣ до озера Двинье, затѣмъ каналомъ, соединяющимъ озеро Двинье съ озеромъ Жижинецкимъ, и изъ этого озера каналомъ до одного изъ притоковъ р. Куньи (по р. Ловати) до озера Ильменя и далѣе по р. Волхову до Ладожскаго озера, въ р. Неву.

Возможенъ и другой путь соединенія р. Западной Двины по р. Дриссѣ и притоку ея Сволкѣ и по озерамъ до г. Себежа, откуда каналомъ (около 20 верстъ) до р. Великой по направленію наиболѣе удобному, съ цѣлью использовать имѣющіяся по пути озера и рѣчки.

Намѣчая эти пути, какъ возможные, слѣдуетъ замѣтить, что первый путь (по рѣкѣ Ловати) соединитъ Днѣпръ съ Ладожскимъ озеромъ (по Волхову), а второй (по р. Великой) будетъ имѣть свободный выходъ прямо въ Финскій заливъ (черезъ рѣку Нарову).

При осуществленіи почти прямого соединенія воднаго Днѣпровскаго пути, съ условіемъ канала на порогахъ,—съ р. Западной

Двиной и рѣки Западной Двины съ Финскимъ заливомъ получится почти меридіональный путь отъ Петербурга къ Кіеву и Херсону. Имѣя направленіе кратчайшее и параллельное жел. дорогѣ Петербургъ — Черное море, водный путь будетъ дополнять желѣзнодорожную связь съвера съ югомъ и послужить дешевымъ путемъ подвоза значительныхъ грузовъ.

Продолженіемъ этой связи можетъ быть предложеніе инженера Тимонова о соединеніи морей Балтійскаго съ Бѣлымъ (черезъ Ладжское и Онежское озера въ Онежскую губу Бѣлаго моря).

Используя естественную силу воднаго движенія, Россія сэкономитъ и деньги, и топливо. Устройство каналовъ дастъ работу народу, а деньги, израсходованныя на ихъ устройство, вернуться въ казну будущими доходами и оживленіемъ нынѣ заброшеннаго пути «отъ Варягъ въ Греки», значеніе коего все болѣе выясняется.

Будущему надлежитъ рѣшить эту задачу. Военному вѣдомству, заинтересованному въ дешевомъ и обеспеченномъ доставленіи запасовъ продовольствія и военныхъ средствъ, нельзя оставаться безучастнымъ въ вопросѣ о соединеніи нашихъ внутреннихъ морей.

Съ возрастаніемъ армій и ихъ потребностей, увеличиваются требованія въ путяхъ и средствахъ передвиженія. Обыкновенныя и желѣзныя дороги не въ силахъ всегда и вездѣ удовлетворять всѣ предъявляемыя къ нимъ требованія.

Водные пути особенно пригодны для эвакуаціи больныхъ и раненыхъ (плавучіе лазареты).

По свойству своему водные пути предназначены для перевозки массовыхъ грузовъ, не обусловленныхъ срочностью.

То обстоятельство, что почти полгода водные пути будутъ не использованными, во-первыхъ не можетъ умалить ихъ значенія на остальное полугодіе, во-вторыхъ будущность ледоколовъ еще не вполне опредѣлена, и, можетъ быть, съ ихъ помощью періодъ бездѣйствія сократится вдвое.

Во всякомъ случаѣ предполагаемый водный путь рано или поздно осуществится, и значеніе его громадно.

Сѣтъ русской канализаціи и до сего времени еще весьма незначительна въ сравненіи съ тѣми размѣрами, которые хотѣлъ при-

дать ей Петръ Великій, восхищавшійся голландскими каналами, и до сихъ поръ нѣкоторыя изъ задуманныхъ имъ соединеній рѣкъ посредствомъ каналовъ еще не приведены въ исполненіе.

Въ 1882 году длина всѣхъ каналовъ въ Европейской Россіи равнялась (по Реклю) 683 верстъ, и въ настоящее время цифра эта осталась почти та же, такъ какъ значительныхъ каналовъ открыто за послѣднее время не было. Мало того,—нѣкоторыя существующія водныя системы пришли въ упадокъ; изъ нихъ назовемъ Августовскую, затѣмъ Екатерининскій каналъ, соединявшій верховье Сѣверной Двины съ Камой; каналъ этотъ соединялъ рр. Сѣверную и Южную Келътмы,—притоки рр. Камы и Вычегды. Затѣмъ каналъ, соединявшій рѣку Истру (притокъ рѣки Москвы) съ рѣкой Сестрой (притокъ Волги), построенный еще въ началѣ XVII вѣка.

Сюда же слѣдуетъ присоединить и Виндавскій каналъ между рѣкой Виндавой и Дубиссой—притокомъ рѣки Нѣмана, постройка котораго была прекращена еще въ 1833 году по просьбѣ Прусскаго правительства, такъ какъ каналъ этотъ могъ отвлечь часть грузовъ, направляющихся въ Германію. Въ іюнѣ 1902 года приступлено было къ изысканіямъ этого канала, но каковы результаты изысканій—неизвѣстно.

Въ настоящее время—наши водные пути, подъ вліяніемъ увлеченія желѣзными дорогами, отошли на задній планъ, а между тѣмъ именно водами Русь богата и обильна.

Въ то время,—когда наши водные пути находятся въ запустѣніи, сосѣдня намъ Германія являетъ назидательный примѣръ разумнаго пользованія водами. Въ этомъ отношеніи заслуживаетъ самаго серьезнаго вниманія Средне-Германскій судоходный каналъ, имѣющій для Германіи громадное стратегическое и экономическое значеніе.

Каналъ этотъ прорѣжетъ Германію съ запада на востокъ, и свяжетъ всѣ судоходныя рѣки Германіи, которыя идутъ съ юга на сѣверъ (Рейнъ, Везеръ, Эльба, Одеръ и Висла); въ случаѣ войны на западной границѣ онъ послужитъ путемъ подвоза запасныхъ продовольственныхъ магазиновъ къ Рейнскимъ пристанямъ; въ случаѣ войны на Восточной границѣ дастъ возможность доставлять матеріалы въ сборные магазины по путямъ Одера, Варты и Вислы. Осуществленіе проектируемыхъ каналовъ значительно увеличитъ оборонительную силу Германіи. Быть можетъ, примѣръ

Германіи окажетъ на насъ плодотворное вліяніе, и водные пути займутъ свое мѣсто среди другихъ путей.

Дѣло техники и специалистовъ разработать вопросы водныхъ системъ и дать имъ практическое осуществленіе. Но нуженъ толчекъ для этого. Въ Россіи, гдѣ почти всѣ самыя серіозныя предпріятія возникали и осуществлялись лишь по инициативѣ правительства, починъ къ возбужденію затронутого вопроса долженъ принадлежать правительству.

А. Радченко.

