Северные трансуральские дороги (чрезкаменные пути). Выпуск 1

Тайны северных трансуральских дорог: как Сибиряков покорял Урал

Когда речь заходит об исторических путях, связывавших Европейскую Россию с Сибирью, на ум сразу приходят Чердынская, Бабиновская дороги и знаменитый Московско-Сибирский тракт. Именно они в свое время «сшили» воедино территорию огромной страны. Но это касается Среднего Урала. А как обстояли дела с дорогами на суровом Северном и Приполярном Урале?

Тропы вместо трактов

Для начала стоит определиться с самим понятием «дорога». На знаменитой карте Семена Ремезова метко подмечено: «С Камени все реки переход к Сибири» (Рис. 1). Местные оленеводы веками прогоняли стада по речным долинам, переваливая через хребты. Но были ли это полноценные торговые пути?

Возьмем, к примеру, проход-седловину СунПанхвит Сори (фото Ильи Абрамова, Рис. 2). В переводе с мансийского это звучит поэтично и емко: «Проход шириной в нарту». Для оленьей упряжки –идеальная дорога, но для перевозки коммерческих грузов в масштабах государства – едва ли.

Два тракта великого предпринимателя

Если отбросить тропы и искать маршруты, которые всерьез использовались для масштабных грузоперевозок и были хоть как-то обустроены, на сцену выходит Александр Михайлович Сибиряков.

Существует распространенный миф: упоминая «Сибиряковский тракт», большинство представляет себе единую дорогу, идущую вдоль реки Щугор. На деле же великий предприниматель и меценат проложил сразу два трансуральских маршрута: Ляпин-Печорский и Илыч-Сосьвинский.

Ляпин-Печорская дорога: хлебный бум и закат эпохи

О Ляпин-Печорской дороге (Рис. 3) историки знают достаточно много. Разрешение на ее строительство Сибиряков получил 10 мая 1884 года. Изначально тракт должен был соединить Ляпинские юрты на реке Сосьва (бассейн Оби) с деревней Оранец на Печоре (Архангельская губерния). Позже финишную точку перенесли в деревню Усть-Щугор.

На маршруте возвели пять зимних станций. Эффект от запуска оказался молниеносным: цены на хлеб в Припечорье буквально рухнули, подешевев втрое! Однако век грунтовой зимней дороги оказался недолгим. В 1898 году через Урал прошла железная дорога. Хлеб вновь вздорожал, и экономический смысл Ляпин-Печорского тракта сошел на нет.

Илыч-Сосьвинский маршрут: расчет на опережение

Не оставив идеи создать комфортный транзитный путь, 7 апреля 1889 года Сибиряков добился разрешения на строительство «Илыч-Сосьвинской грунтовой проезжей дороги» (Рис. 4). Чем же этот маршрут привлекал коммерсанта?

Во-первых, река Илыч, в отличие от Щугора, считалась судоходной, что позволяло значительно сократить длину волока. Во-вторых, Сибиряков планировал грандиозный логистический узел: связать новый тракт с дополнительным участком пути между Печорой и Вычегдой через 8-верстный канал, соединяющий Северную Мылву (бассейн Печоры) и Южную Мылву (бассейн Вычегды).

Был и еще один, чисто северный нюанс – ледовая обстановка. Устье Печоры зачастую вскрывалось лишь к 20 июля, тогда как Илыч освобождался ото льда уже в начале мая, а иногда и в конце апреля. Это давало колоссальное преимущество: грузы можно было доставлять в Архангельский порт намного раньше конкурентов.

Опираясь на труды предшественников

Вполне вероятно, что при проектировании этого сложного маршрута Александр Михайлович опирался на труды исследователя Печорского края Павла Ивановича Крузенштерна. Именно он еще в 1843 году составил детальную карту бассейна Илыча (Рис. 5), которой, пусть и негласно, мог руководствоваться Сибиряков, прокладывая свои знаменитые северные магистрали.

Рисунок 1. Фрагмент карты Семена Ремезова. "С Камени все реки переход к Сибири".

Рисунок 2. Проход-седловина Сун Панхвит Сори (фото Ильи Абрамова).

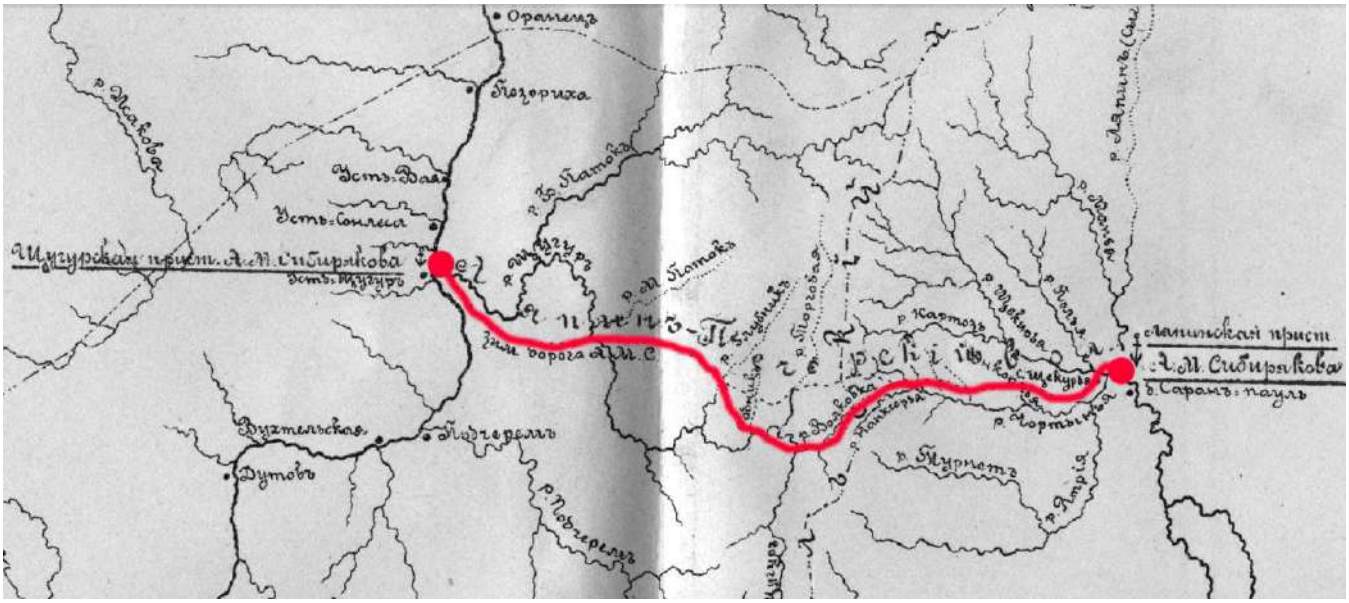

Рисунок 3. Ляпин-Печорская Сибиряковская дорога.

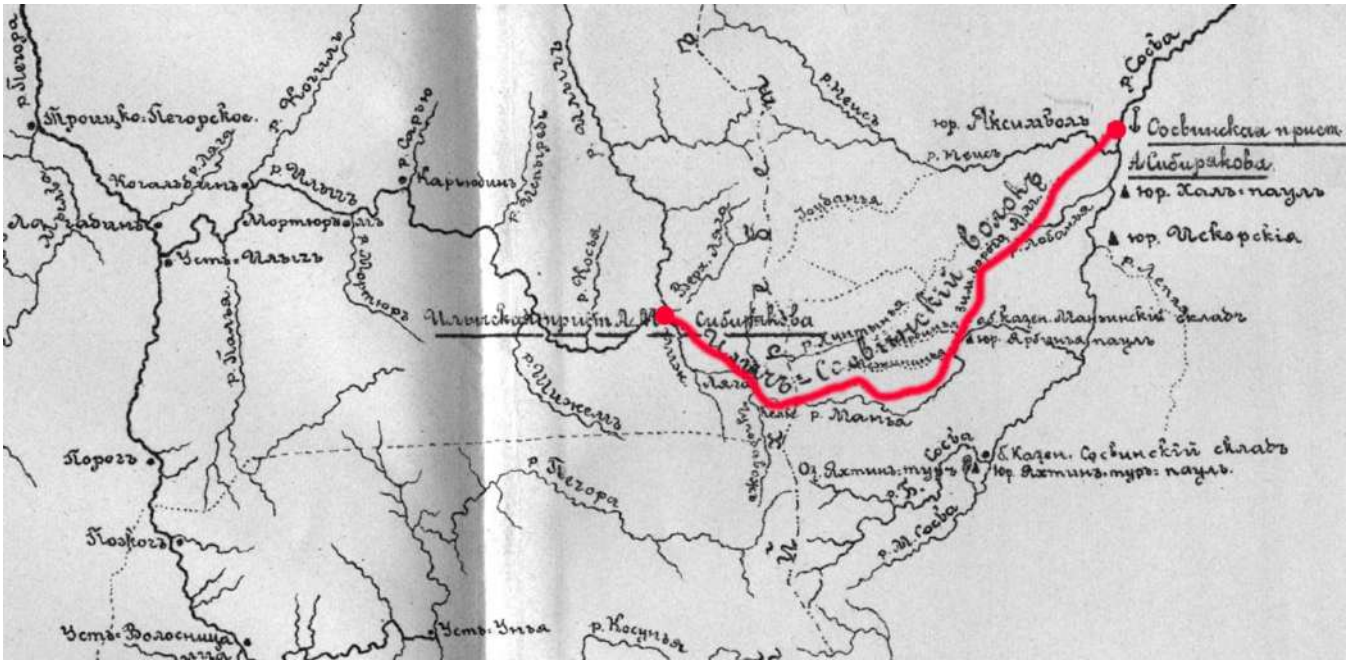

Рисунок 4. Ильич-Сосьсвинская Сибиряковская дорога.

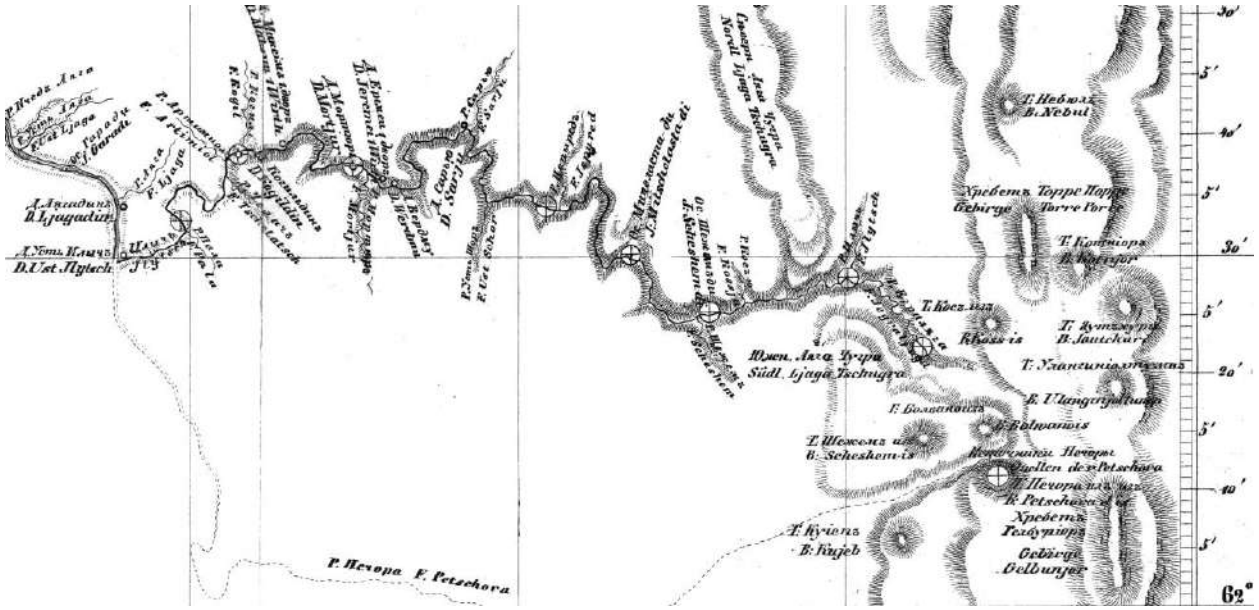

Рисунок 5. Карта Илыча составленная П.И. Крузенштерном.

Северные трансуральские дороги (чрезкаменные пути). Выпуск 2

«Потерянная экспедиция» Ивана Попова: несбывшаяся мечта о водном пути из Сибири в Европу

Если Сибиряковский тракт стал реальной, хоть и недолговечной, артерией Северного Урала, то другие проекты соединения Западной Сибири и Европейского Севера так и остались на бумаге. А ведь в XIX веке соблазн был велик: вдоль Урала с юга на север текли две великие реки – Обь и Печора. Казалось бы, сама природа подсказывала идею водного транзита. Но почему грандиозные государственные планы разбивались о суровую реальность?

Гужевая тоска и речные соблазны

В XIX веке перевозки по Московско-Сибирскому тракту были делом крайне непростым: гужевой транспорт был медленным и дорогим. На этом фоне идея связать бассейны Оби и Печоры водяным путем казалась настоящим спасением. За дело брались не только частные купцы, но и государство – если у руля оказывались люди, горевшие этой идеей.

Одним из таких «горящих» людей стал граф Николай Петрович Румянцев, возглавивший Департамент водяных коммуникаций в 1801 году. По его распоряжению начались изыскания. Весной 1806 года ведомство подготовило доклад «О соединении устья реки Оби с Карской губою». Румянцев бил тревогу: природные богатства Сибири пропадают впустую, а местные жители «не радеют об их сохранении» из-за отсутствия путей вывоза.

Доклад предлагал два пути: прорыть канал через полуостров Ямал либо найти водную связку между уральскими заводами и реками Европейской России. Главой экспедиции назначили опытного гидротехника, инженер-подполковника Ивана Дмитриевича Попова. Личное указание Румянцева было четким: помимо

Ямала, «стараться узнать, не находится ли возможность открыть путь водою между низом Оби и Печоры».

От Ямала до Соби: поворот не туда

Попов действовал с поразительной решительностью. Весной выходит доклад, а уже в июле 1806 года инженер-подполковник в Тобольске, в середине августа – в Обдорске, а 22 августа отряд движется на Ямал.

Однако Север внес свои коррективы. Экспедиция работала в тяжелейших условиях: уже в сентябре снежная буря парализовала работы на три дня, а в середине октября снега выпало столько, что нивелировка стала невозможной. Отряд отступил в Обдорск. Попов сделал первый важный вывод: технически проложить канал через Ямал можно, но бессмысленно – суда все равно будут заблокированы тяжелыми льдами Карской губы.

Но Иван Дмитриевич не стал возвращаться в Петербург с пустыми руками. Еще в Обдорске он узнал о реке Собь, верховья которой находятся совсем рядом с притоками Усы (бассейн Печоры). Не дожидаясь весны, глубокой зимой Попов отправляется в горы, исследуя Собь до самых истоков, где те сходятся с истоками Ельца (приток Усы).

Покорение водораздела

Весной 1807 года экспедиция перебралась на западный склон Урала. Дождавшись ледохода, на двух лодках по Усе, ее притоку Ельцу и речке Симарухе (ныне Хребет-Шор) Попов дошел до водораздела.

Здесь исследователей ждал приятный сюрприз: хребет не стоял здесь острым гребнем. Перевал представлял собой пологую луговую долину шириной от 200 до 400 саженей. С восточного склона к ней близко подходила река Собь. Спустившись по ней на 156 верст, отряд вышел в Обь в 30 верстах от Обдорска.

К 7 сентября 1807 года маршрут протяженностью более 670 верст был пройден. Попов провел колоссальную работу: нивелировка, промеры глубин, анализ грунтов, снятие поперечных профилей. Были составлены детальнейшие карты масштабом «50 саженей в дюйме» (около 42 метров в 1 см). Вердикт инженера был оптимистичен: для соединения бассейнов нужны шлюзы и резервуары, но маршрут «подает несомненную надежду».

Главным козырем пути «Собь – Уса» перед ямальским вариантом была безопасность: суда не попадали бы в ледовый плен Карской губы и пролива Вайгач. 22 ноября 1808 года Попов подал итоговый рапорт Румянцеву, отметив, что суровый климат затруднит строительство, но «важное государственное мероприятие со временем будет вознаграждено».

Проект, убитый политикой

Экспедиция Попова (1806–1808 гг.) вошла в историю как первая государственная попытка проложить северную дорогу из Сибири в Европу через

Полярный Урал. Но ей не суждено было сбыться по причинам, далеким от географии.

Куратор проекта, граф Румянцев, был известным франкофилом и сторонником союза с Наполеоном. После вероломного нападения Франции на Россию у графа случился апоплексический удар, он ушел в отставку. Вместе с ним из правительства ушли и все сторонники освоения северных территорий. Проект потерял главных покровителей.

Второй удар по памяти об экспедиции нанесло время. Практически вся текстовая информация о ней бесследно пропала. Лишь много позже исследователь Печорского края П. И. Крузенштерн случайно обнаружил и высоко оценил прекрасные атласы, подготовленные Поповым. Но кроме карт он не нашел «никакого описания, никакого текста». Долгое время об экспедиции знали лишь по обрывочным фразам: «какой-то Попов в 1806–1808 годах искал путь между Обью и Печорой».

Железное наследие «потерянной» экспедиции

История любит ироничные финалы. В середине XX века грандиозный водный проект Ивана Дмитриевича Попова был практически реализован. Правда, не по воде, а по стали. Вдоль трассы, которую полтора века назад тщательно исследовал и нанес на карты «потерянная экспедиция» Попова, через Полярный Урал легли рельсы Северной железной дороги.

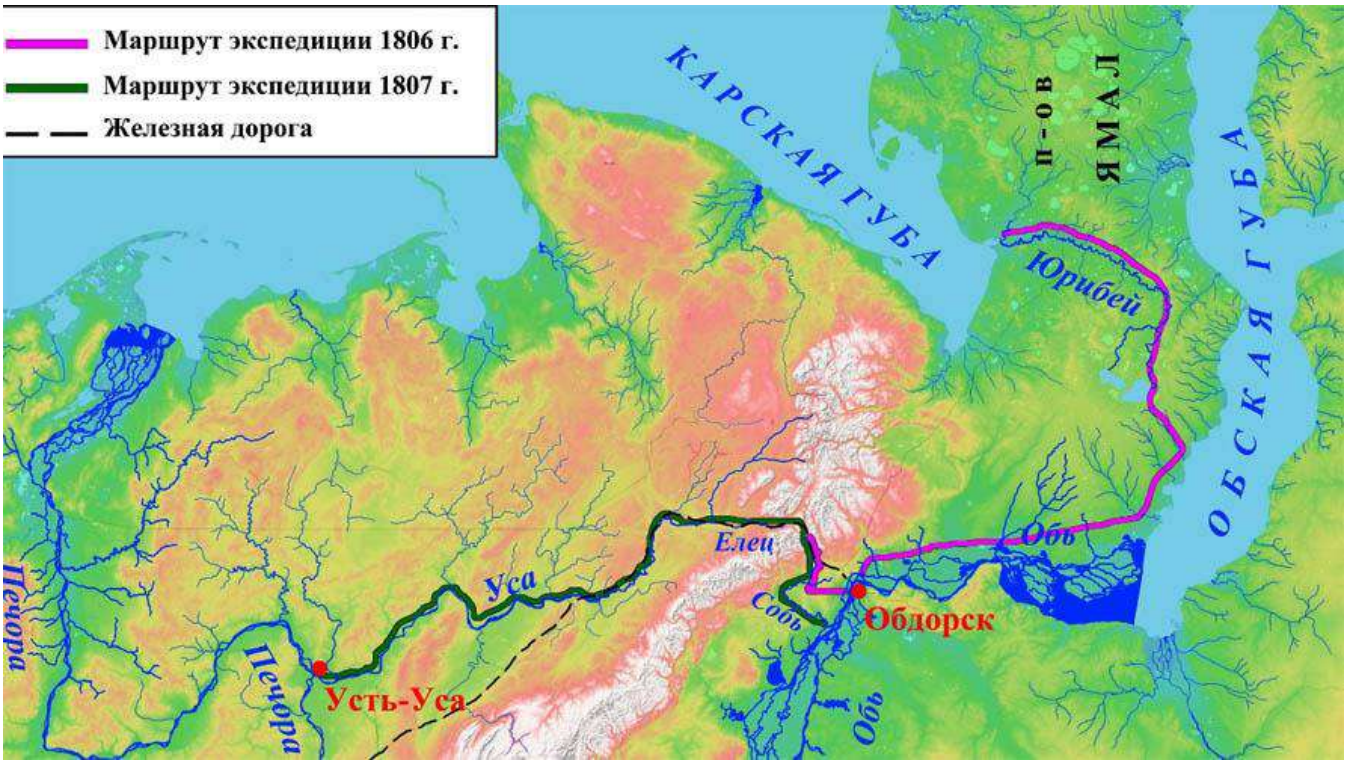

Рисунок 1. Маршруты экспедиции И.Д. Попова.

Северные трансуральские дороги (чрезкаменные пути).
Выпуск 3
Неугомонные Артеевы: крестьянский бунт против географии

Все проекты дорог через Урал, о которых мы рассказывали ранее – и сибиряковские тракты, и государственная экспедиция Ивана Попова, – рождались в кабинетах министров и купеческих конторах. Их авторы принадлежали к привилегированным сословиям. Но необходимость дороги чувствовали не только они. Порой самые точные идеи рождались там, где их меньше всего ждали – в глухих деревнях, у простых людей, чьи имена история едва не стерла.

«Отправил сына на свой счет»

В 1853 году в Ижемское волостное правление поступило необычное заявление от крестьянина деревни Сизябской Акакия Иванова Артеева. Простой зырянин (так тогда называли коми) предлагал властям проект, над которым бились государственные мужи:

«Имея в виду, что водное сообщение р. Печоры с рекою Обью, протекающей по Тобольской и прочим сибирским губерниям, доставит жителям значительные пользы, как по торговым занятиям, так и по другим промышленным, я в лето 1853 года отправлял на свой счет, по неимению сухопутного пути, водным путем из своего дома на расстоянии 1.000 верст на судне сына своего с двумя рабочими людьми собственно для достоверного дознания водяного прохода через Уральский хребет на р. Обь».

Акакий Артеев не просто мечтал – он действовал. На собственные деньги, без казенного финансирования, он снарядил экспедицию, в которую отправил своего сына. Маршрут пролегал через верховья реки Сарчо (ныне Большая Уса) до «перелома Уральского хребта», за которым брали начало истоки Пыр-яги (Щучьей), впадающей в Обь ниже Обдорска.

Крестьянин-исследователь доказал: расчистив несколько ручьев и соединив цепь озер, можно обеспечить водный путь. Единственным препятствием оставалось «каменистое место около 20 сажен», да и то – только в летнюю засуху. Весной же, когда вода сливалась с озерами, путь становился «несравненно свободнее».

Завершая заявление, Акакий Иванович вежливо, но настойчиво приглашал чиновников:

«Если это место со стороны правительства еще не исследовано и если угодно будет исследовать, то в этом удостовериться всего удобнее в июле месяце или в первых числах августа».

«Оставь знания себе»

Ответ местного окружного начальства был краток и унизителен:

«Внушить крестьянину Акакию Артееву, чтоб он приобретенные им своим путем сведения оставил для себя и, в случае надобности, сам пользовался ими».

Казалось бы, после такого чиновничьего отпора любой опустил бы руки. Но только не Артеевы. И, что примечательно, властям пришлось съесть свои слова: Акакий действительно воспользовался найденным путем. Его сын, восемнадцатилетний Иосиф, привез по этому маршруту с Обдорской ярмарки 150 пудов муки – доказав, что дорога работает.

Грамотный сын и ученый-союзник Иосиф Акакиевич оказался не только предприимчивым, но и грамотным – в отличие от отца. Во все свои последующие путешествия через Урал он самостоятельно рисовал карты маршрутов. О найденном водном пути он написал Павлу Ивановичу Крузенштерну – знаменитому исследователю Печорского края, которого современники за глаза называли «Крузенштерном-Печорским».

В отличие от местных чиновников, ученый смог по достоинству оценить труды крестьянской семьи. Вот что писал Крузенштерн:

«Ижемский крестьянин Иосиф Артеев отправился в 1853 году к Северному Уралу к верховьям рек Сартъ-ю, притока Усы, и Пирьяга, впадающей в р. Обь, и прислал мне осенью того же года составленную им собственноручно карту этой местности. Насколько можно было судить по описаниям Артеева, разысканный им водораздел представлял все требуемые для устройства водяного сообщения удобства – и я пришел к твердому убеждению, что исследовать и описать местность будет небесполезно».

Более того, в 1858 году, регулярно бывая на Обдорской ярмарке, Иосиф смог напрямую обратиться к Березовскому военно-окружному начальнику майору Колпаковскому. Тот, «вполне сочувствуя предположению об открытии нового пути, всячески старался узнать об нем что-нибудь от зырян». Тобольские губернские ведомости тогда с восторгом писали о «смелом зырянине», прошедшем через Урал и предложившем маршрут водного пути.

Об изысканиях Артеевых заговорили в столичных газетах – «Русском инвалиде» и «Санкт-Петербургских ведомостях». Крестьянская инициатива пробилась на страницы имперской прессы.

Два новых маршрута и губернаторская проверка

Но Артеевы не остановились на одном водном пути. В 1868 году «Известия Императорского Российского Географического Общества» опубликовали сообщение о двух новых маршрутах, предложенных Акакием и Осипом (так иногда называли Иосифа) Артеевыми:

Войкарский путь (157 верст, измеренных цепью) – от жилища Артеевых по рекам Кок-Пан-Я и Поги до Лырьяги, а затем до Оби оставалось всего 57 верст.

Березовский путь (около 170 верст) – от деревни Концеборской (Васи) через гору Саблю, седло Уральского хребта, реки Суккерью и Манью до Сыгвы. Путь пролегал «ровный, долинами и лесистыми местами».

Архангельский губернатор князь О. П. Гагарин поручил проверить показания крестьян на месте. Что и было сделано: в 1870-х годах Павел Иванович Крузенштерн лично обследовал водный маршрут, предложенный Артеевыми, и подтвердил его перспективность.

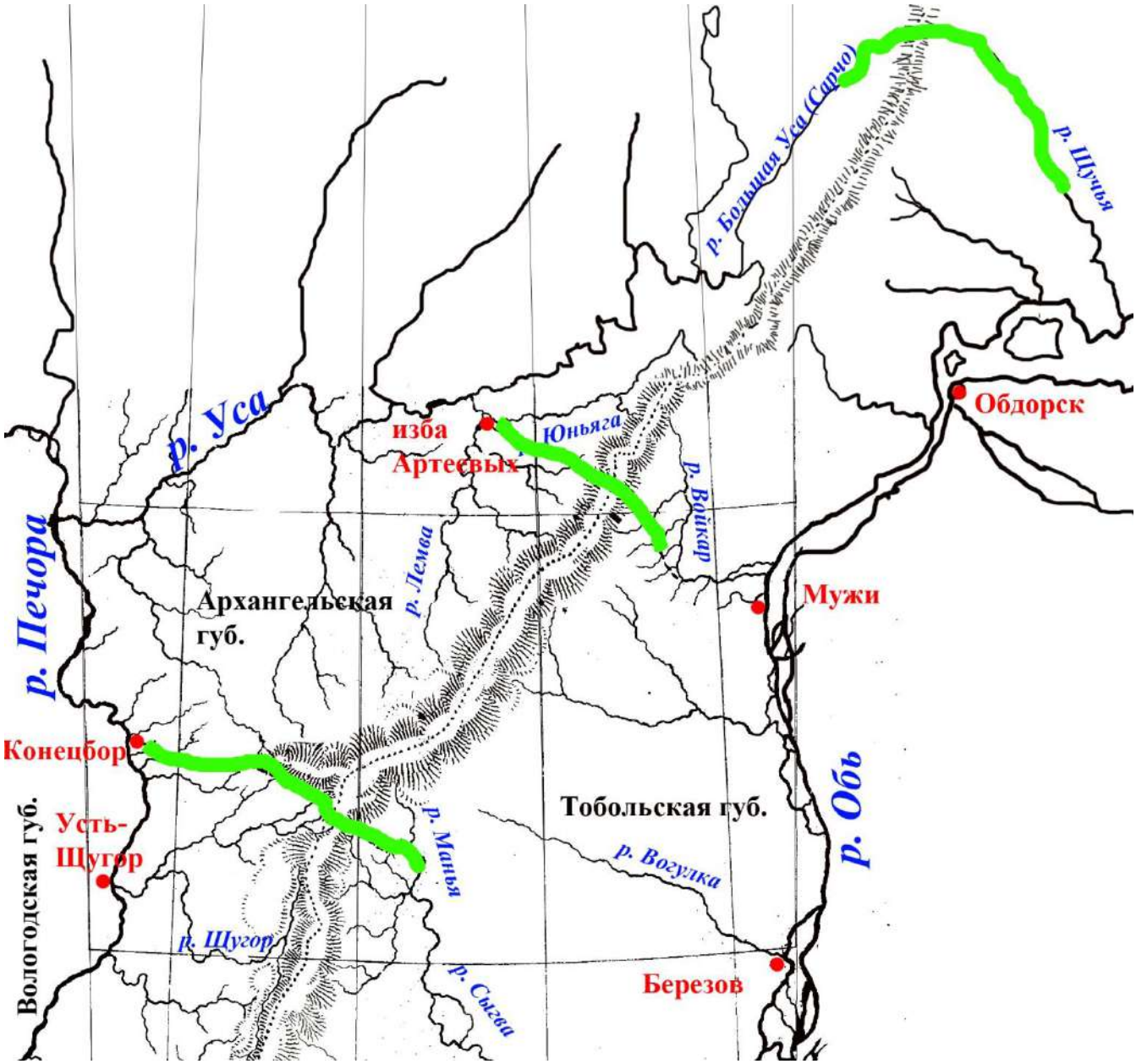

Рисунок 1. Маршруты Артеевых.

Серебряные медали и историческая память

Маршруты, предложенные Артеевыми, так и не были реализованы. Но вряд ли это их вина – слишком сложной была задача, слишком суровым был край, слишком неповоротливой была государственная машина. А вот их подвижничество заслуживает самого глубокого уважения.

За труды по поиску путей через Урал Акакий и Иосиф Артеевы были награждены серебряными медалями на Станиславской ленте – редкая честь для простых крестьян.

Об Артеевых известно немного. Родом они из села Сизябского (Варыжского) Мохченской волости. Со временем перебрались в село Мужи. Акакий Иванович, возможно, был одним из первых коми-зырян, поселившихся там около 1842 года. Иосиф Акакиевич родился в 1835 году, скончался в селе Мужи в 1885 году.

Их имена не гремели на всю империю, как имена Сибирякова или Румянцева. Но именно такие люди – неугомонные, упрямые, верящие в свою правду – и двигали историю вперед. Когда государственные мужи теряли интерес к северным дорогам, простые крестьяни продолжали искать пути. И находили.

Рисунок 2. Серебряная медаль "За усердие" на Станиславской ленте времен Александра II.

Северные трансуральские дороги (чрезкаменные пути). Выпуск 4

Михаил Сидоров: «страж Севера» или «плохой практик»?

Войкарский и Березовский пути через Полярный Урал, о которых мы рассказывали в прошлом выпуске, в исторических источниках имеют и других «первооткрывателей». Самый известный из них – Михаил Константинович Сидоров: купец, золотопромышленник, меценат и исследователь северных окраин России. Человек, современники которого так и не сошлись во мнении: гений он или мечтатель? И главное – почему славу открывателя Северного Урала увезли не он, а два крестьянина.

«Американский предприниматель» на русском Севере

Михаил Константинович Сидоров (16 марта 1823 – 12 июля 1887) был личностью незаурядной и неоднозначной. Смелость его замыслов поражала современников.

Одни называли его «ревнителем Севера», «ратоборцем за Север России», «стражем Севера России» и сравнивали с «настоящим американским предпринимателем». Другие, глядя на провал одного начинания за другим, называли его мечтателем «о будущих путях, горячим пропагандистом идеи возрождения Севера, но плохим практиком».

Главной его идеей было соединить Сибирь с Европой. Не случайно некоторые исследователи зовут Сидорова «изобретателем Северного морского пути»: на его деньги был организован целый ряд морских экспедиций, искавших выход к устью Енисея. Он объездил весь русский Север – от восточных окраин до Архангельска. И неоднократно бывал на Печоре.

На заметку! В 1864 году в селе Щугорском (ныне Усть-Щугор) Сидоров пожертвовал средства на школу, которой заведовал священник П. В. Распутин. Из его записок мы узнаем, что тогда здесь жило 265 человек, «но из них только 85 православного исповедания». В школе училось 23 мальчика и 13 девочек.

Графит, Кушелевский и «тщетно искавшие» экспедиции

Случай представился, когда в Туруханском крае, в низовьях Енисея, Сидоров открыл месторождение графита. Как доставить его в Европу? Для решения этой задачи он нанял исследователя и путешественника Ю. И. Кушелевского, который на сидоровские деньги снарядил экспедицию. В 1864 году та вышла к руслу реки Войкар– так был зафиксирован Войкарский путь.

Не мешкая, Сидоров составил и издал в Тобольске «Проект купца Сидорова о возможности заселения Севера Сибири путем промышленности и торговли и о внешней торговле Сибири». Там он назвал Кушелевского «открывателем удобного летнего пути через Уральский хребет» – и не удержался от язвительного

замечания: этот путь ранее «тщетно искало несколько правительственных экспедиций».

В 1866 году появился второй, Березовский вариант трансуральской дороги:

«Направление дороги обозначено от р. Маньи, в округе Березовском, где она впадает в р. Сосву, прямо чрез хребет к р. Печоре, в д. Концеборской».

Казалось бы, все козыри на руках. Но спустя год серебряные медали за открытие этих путей получили крестьяне Артеевы.

Почему медали достались не ему

Причин несколько, и все они показательны.

Первая – самая простая. Проводником, которого наняло доверенное лицо Сидорова, был Иосиф Артеев. Именно он показывал дорогу.

Вторая – земельная. Сидоров выдвигал условия, от которых у чиновников волосы вставали дыбом. По Войкарскому пути он просил «отмежевать по обеим сторонам этой дороги по 5 верст земли, с лугами, лесами и со всеми угодьями, какие на этих местах находятся». Управляющий палатой государственных имуществ ответил прямо: это значит отнять у оленеводов десятиверстную полосу на всем протяжении дороги, а он «не согласен уступить и пятисаженной полосы, так как на ней растет мох, необходимый для питания оленей». Осваивать Север предлагалось так, будто на нем никто не живет.

Главная же крылась в характере самого Сидорова – человеке, умевшем наживать врагов с поразительной скоростью: и среди предпринимателей, и среди высокопоставленных чиновников. Вот как о нем отозвалось жандармское управление:

«...Замечателен по многостороннему уму, предприимчивости, деятельности, неистощимой изобретательности, благотворительный до расточительности, истощающий все свои средства для разведки и открытия новых отраслей отечественной промышленности в видах не столько собственной, как общественной пользы. Мог сделаться человеком замечательным, даже историческим в государстве, если бы все эти достоинства не были парализованы отчасти его страстью к спорам, тяжбам и процессам, причем он не останавливается ни перед какими средствами для поражения и даже оскорбления противников, что и сделало ему многих непримиримыми врагами, в том числе и начальника губернии».

Ссора, стоившая славы

Так вышло и на этот раз: Сидоров рассорился с архангельским губернатором князем О. П. Гагариным. Точная причина не установлена. Но уже в «Отчете Архангельского статистического комитета» за 1866 год – в ведомстве, которое возглавлял губернатор и почетным членом которого состоял сам Сидоров, – появилась критика его книги «Север России». Автора поблагодарили за

привлечение внимания к Северу, но тут же упрекнули в недостоверности приводимых сведений.

Там же сообщалось о решении нового губернатора создать комиссию для изыскания пути соединения Печоры с Обью. И особо подчеркивалось: губернатор обратил серьезное внимание на «труды Акакия и Осипа Артеевых по изысканию пути, по которому могло бы устроиться скорое и удобное сообщение Оби с Печорой». О проектах Сидорова – ни слова.

Известие о награждении крестьян медалями вызвало у Михаила Константиновича настоящее возмущение. Забыв, что совсем недавно сам называл Кушелевского первооткрывателем Войкарского пути, он стал утверждать, будто эта дорога через горы давно известна местным оленеводам. Что, впрочем, было чистой правдой.

«Ни денег, ни ответов на письма»

И еще одно обстоятельство, которое в XIX веке решало репутацию не меньше таланта. Купец первой гильдии, золотопромышленник Сидоров далеко не всегда расплачивался по обязательствам. Его доверенное лицо Кушелевский вспоминал:

«Я стал приготовлять экспедицию на Уральские горы, для приискания удобного летнего пути через Урал от р. Оби к р. Печоре. О необходимости этой экспедиции я лично предъявил г. Сидорову в Красноярске и получил согласие, с тем, что средства на осуществление этого дела получу от него в Обдорске. С января по июнь дожидался я высылки денег, напоминал об них многократными письмами, но ни денег, ни ответов на письма не получал... Дожидаясь без пользы и, боясь потерять удобное время года, я решился осуществить эту экспедицию на свои средства».

С проводником Иосифом Артеевым Сидоров не рассчитался вовсе. Против него было возбуждено «Дело о взыскании с красноярского купца Сидорова 540 рублей в пользу крестьянина Артеева за убытки, понесенные при открытии пути, соединяющего реку Печору с Обью».

Чья все-таки дорога

Возможно, именно конфликт купца с архангельским губернатором и решил дело: награду получили Артеевы. И, строго говоря, взяли они ее по праву. Крестьяне и прежде описали водный путь с Оби на Печору и, будучи ижемцами, постоянно ходившими по обе стороны Урала, наверняка знали множество переходов через хребет – их-то и брали проводниками. Серебряные медали на Станиславской ленте стали им заслуженной наградой.

А ссора Сидорова с Гагариным, по-видимому, стала толчком для организации еще одной экспедиции на Полярный Урал – экспедиции Печорской комиссии 1867 года. О ней мы расскажем в следующем выпуске.

Рисунок 1. Михаил Константинович Сидоров. Фото 1879 г. из фондов Красноярского краевого краеведческого музея

Северные трансуральские дороги (чрезкаменные пути). Выпуск 5

Экспедиция, которой не повезло: Печорская комиссия 1867 года

В предыдущем выпуске мы рассказывали, как архангельский губернатор князь О. П. Гагарин поручил проверить на месте маршруты, предложенные крестьянами Артеевыми. Проверка состоялась – в 1867 году была создана «Комиссия по исследованию Печорского края», одной из главных целей которой значилось «изыскание направлений для соединения бассейнов Печоры и Оби». Но этой экспедиции не повезло буквально со всем: и с деньгами, и с погодой, и с организацией. И всё же она оставила след в истории.

«Не можем отделить из своих сумм»

Комиссия приступила к работе в том же году. Собственно проверкой пути между Печорой и Обью, указанного Артеевыми, занимались – если не считать нанятых рабочих – всего два человека: губернский архитектор Дмитрий Васильевич Васильев и Пинежский уездный землемер Алексей Петрович Сонин.

Несмотря на то что Печорская комиссия была организована высшей региональной властью, особой поддержки она не получила. Так, на заседании Совета Императорского Российского географического общества (ИРГО), состоявшемся 30 мая 1867 года, просьба Гагарина «оказать денежную поддержку Печорской комиссии, в размере до 1000 рублей» была вежливо отклонена:

«Выразить князю Гагарину сожаление Общества, что оно, вполне сочувствуя снаряжению экспедиции в Печорский край, которая может дать неоспоримые результаты как в географическом, так и в экономическом отношениях... не может отделить из своих сумм потребных на поддержку экспедиции 1000 рублей».

ИРГО отказало даже в просьбе «о содействии в снаряжении Печорской экспедиции астрономическими инструментами и предоставлении сочинения под названием «Северный Урал и береговой хребет Пай-Хой». Тысяча рублей – и даже книги не дали.

Инженерный подход к дикой природе

Экспедицией было изучено два маршрута между Печорским и Обским бассейнами. Южный, Березовский маршрут, был исследован подробно; по северному, Войкарскому, провели предварительный осмотр.

По итогам экспедиции была издана книга «Отчет Комиссии по исследованию Печорского края». Благодаря этому отчету маршрут экспедиции по Березовскому пути, его первую часть, можно точно восстановить (Рисунок 1), так как Васильев и Сонин «произвели инструментальную съемку и нивелировку, по пройденному пространству сделана просека и на каждом повороте поставлены столбы, с

обозначением числа градусов румбических углов и мер линий». Были составлены планы и профили изученной местности.

Маршрут прокладывался исходя из требований плавности поворотов, минимизации и пологости подъемов и спусков; по возможности обходились болота. По встречающимся водным преградам были определены мосты с указанием необходимого количества пролетов, даны параметры необходимых насыпей. То есть по сути задача решалась с инженерных позиций – как для будущей железной дороги.

«Рабочие отказались от дальнейшей прокладки»

Полностью заявленный маршрут в 1867 году пройти не удалось. Подробная съемка была осуществлена только на участке от деревни Конецбор до точки выхода экспедиции к верховьям Большого Патока. Здесь работы были прекращены из-за отказа нанятых рабочих от дальнейшей прокладки линии. Васильев и Сонин с рабочими сплавились по Патоку и Щугору до деревни Усть-Щугор, а затем вниз по Печоре до впадения в нее Усы.

Далее, в соответствии с намеченными планами, Васильев и Сонин провели предварительный осмотр второго варианта пути через Урал. Поднявшись по Усе и Лемве до Юнь-яги, откуда собственно предполагалось строительство дороги, экспедиция продолжила путь на оленях. Расстояние от устья Юнь-яги до Оби, на котором предполагалось строительство возможной дороги, было оценено в 157 верст. Подробной съемки маршрута здесь не производилось, велось только описание местности.

Затем Васильев и Сонин перебрались в Ляпин, для осмотра оставшегося участка Березовского маршрута. Отсюда, вновь вместе с проводником Леонтием Артеевым (вероятно, родственником Акакия и Иосифа), они отправились к точке, где была прекращена прокладка первой части маршрута. Этот участок пути был приблизительно намечен Васильевым и Сониным, без подробной съемки.

По окончании экспедиции комиссия пришла к выводу о предпочтительности Березовского варианта прокладки дороги от Оби к Печоре. Основным его преимуществом являлся более короткий путь от точки разделения маршрутов для грузов, сплавлявшихся с юга Сибири по Оби.

Год без лета

Экспедиция, организованная Печорской комиссией, прошла по одному из древних трансуральских переходов, оставив подробное описание пройденного пути. На то, что Васильеву и Сонину не удалось пройти намеченный маршрут полностью, несомненно, оказали влияние поздняя весна и крайне холодное и дождливое лето 1867 года, что отмечают в отчете сами исследователи.

Исторический контекст

По всей Северной Европе 1867 год известен поздней весной, коротким и холодным летом и ранней осенью. В июне в Хельсинки на реках и озерах стоял лед, в ряде районов Швеции невозможно было начать сев до середины лета. И в Финляндии, и в Швеции случился последний в исторический период массовый голод, вызванный естественными причинами. (Причина – извержение вулкана Катмай на Аляске в 1866 году, выбросившее в атмосферу миллионы тонн пепла.)

Но помимо сложных погодных условий, на достигнутых результатах не могла не сказаться и слабая организация экспедиции. Из-за разных задержек экспедиция смогла начать движение лишь 1 августа, что для данной местности, несомненно, поздно – уже 21 августа на соседних с маршрутом горах выпал снег.

71 верста из 160

Несмотря на это, нельзя считать экспедицию неудачной. Предполагаемый маршрут составлял около 160 верст, из которых на 71 версте была произведена подробная съемка. На оставшейся части Васильевым и Сониным был произведен осмотр по пути из Ляпино в Конецбор. Была намечена линия движения экспедиции на 1868 год, сделана первичная оценка прочности грунтов, отмечены места, где потребуются насыпи, оценена длительность предстоящих исследований при правильной подготовке.

Однако в следующем году работы продолжены не были. Проект остался незавершенным.

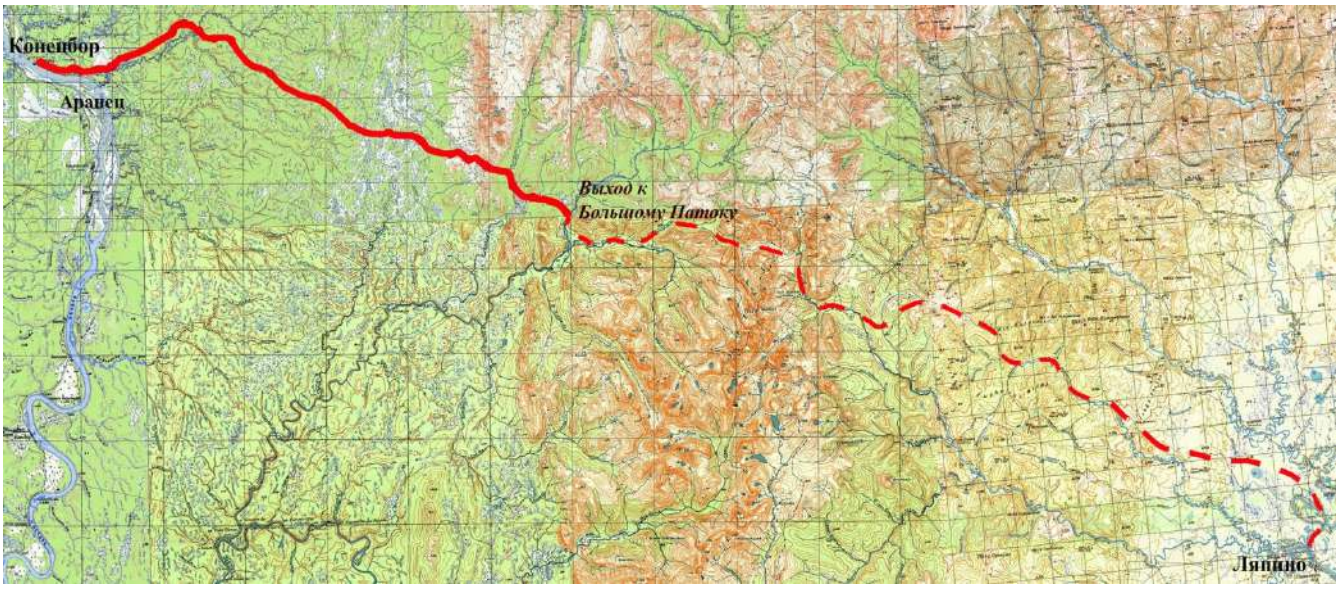

Рисунок 1. Маршрут, пройденный экспедицией 1867 г. по "Березовскому варианту".

Автор: Андрей Геннадиевич Беляев - научный сотрудник ФГБУ «Национальный парк «Югыд ва»