

РЕГИОНАЛИСТИКА

УДК 94(47)“1806/1808”:910.4

DOI: 10.58529/2782-6511-2024-3-1-36-45

Беляев Андрей Геннадиевич

научный сотрудник ФГБУ «Национальный парк «Югыд ва» (Россия, Вуктыл)

ORCID: 0000-0003-1678-7429

E-mail: andrey.optic@gmail.com

Иван Дмитриевич Попов и его экспедиция 1806–1808 гг. по изысканию пути соединения Оби с Печорой*

АННОТАЦИЯ. В статье представлен анализ исторических материалов об экспедиции И. Д. Попова в начале XIX в. на полуостров Ямал и в низовья Оби и Печоры. Проведены библиографический поиск и исследование материалов как о собственно экспедиции, так и о личности ее руководителя. Показаны причины организации экспедиции, ее задачи, сроки ее проведения, маршруты перемещения, достигнутые результаты. По предполагаемым маршрутам каналов экспедицией произведена нивелировка рек, промерены глубины, испытаны грунты, сняты поперечные профили. Отмечено наличие питающих резервуаров на местности для обеспечения работоспособности проектируемой водной системы. Поповым проведено сравнение организации водного пути через Ямал и по Обско-Печорскому маршруту. Им отмечено основное преимущество второго варианта — суда на пути из Сибири к архангельскому порту не столкнутся с тяжелой ледовой обстановкой в Карской губе и проливе Вайгач. Выходя за рамки технической стороны задачи по организации водного пути из Сибири в европейскую часть страны, Попов указывает на его важнейшее экономическое значение для России. Установлены ранее неизвестные важнейшие даты жизни И. Д. Попова, основные этапы его деятельности, названы основные проекты, в которых он принимал активное участие, приведена их география — от территории нынешней Финляндии на западе до бассейна Енисея на востоке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Иван Дмитриевич Попов, экспедиция, Ямал, Обь, Печора, Карская губа, историография

* Статья подготовлена в рамках реализации Государственного задания ФГБУ «Национальный парк «Югыд ва» за 2022 г. (рег. номер в ЕГИСУ НИОКТР 122060200078-0).

REGIONAL STUDIES

UDC 94(47)“1806/1808”:910.4

DOI: 10.58529/2782-6511-2024-3-1-36-45

Andrey G. Belyaev

National Park “Yugyd Va” (Russia, Vuktyl)

ORCID: 0000-0003-1678-7429

E-mail: andrey.optic@gmail.com

Ivan Dmitrievich Popov and His 1806–1808 Expedition to Find a Way to Connect the Ob and Pechora

ABSTRACT. The article presents an analysis of historical materials about the expedition of I. D. Popov at the beginning of the 19th century to the Yamal Peninsula and the lower reaches of the Ob and Pechora rivers. It is based on a bibliographic search and research of materials on both the expedition itself and the personality of its leader. The reasons for the organization of the expedition, its tasks, the timing of its conduct, the routes of movement, and the results achieved are shown. Along the proposed routes of the canals, the expedition leveled the rivers, measured the depths, tested the soils, and took transverse profiles. The presence of supply reservoirs on the ground was noted to ensure the operability of the designed water system. Popov compared the organization of the waterway through Yamal and along the Ob-Pechora route. He noted the main advantage of the second option — ships on the way from Siberia to the Arkhangelsk port would not encounter difficult ice conditions in Kara Bay and the Vaygach Strait. Going beyond the technical side of the task of organizing a waterway from Siberia to the European part of the country, Popov points out its critical economic importance for Russia. The author established previously unknown important dates in the life of I. D. Popov, the main stages of his activity, the main projects in which he took an active part and their geography — from the territory of present-day Finland in the west, to the Yenisei basin in the east.

KEYWORDS: Ivan Dmitrievich Popov, expedition, Yamal, Ob, Pechora, Kara Bay, historiography

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ ОБЗОР

В XIX в. в правящих кругах Российской империи растет понимание необходимости развития транспортных коммуникаций между европейской территорией страны и Сибирью. Существующих транспортных артерий, как сухопутных (Московско-Сибирский тракт), так и водных (р. Чусовая, Белая, Уфа), было недостаточно для возрастающих грузопотоков из Сибири в Европу. Поиски путей оживления экономической жизни Сибири и России в целом вызвали к жизни одну из северных экспедиций начала XIX в., которая под руководством гидротехника инженер-подполковника И. Д. Попова вела изыскания «пути водою» для выхода сибирских товаров на европейский рынок. В историографии, посвященной истории поиска переходов, ведущих из Европейской России в Сибирь, как самой этой экспедиции, так и ее руководителю уделено очень немного внимания. Видимо, первое упоминание о ней принадлежит А. М. Корнилову¹, служившему в начале XIX в. тобольским гражданским губернатором. Далее об экспедиции и ее руководителе сообщают или кратко упоминают Г. А. Эрман², И. Ф. Штукенберг³, В. Н. Латкин⁴, Э. К. Гофман⁵, М. К. Сидоров⁶, П. И. Крузенштерн^{7, 8}, И. В. Щеглов⁹, Б. М. Житков¹⁰. В подавляющем большинстве это короткие, иногда в несколько слов, сведения о самой экспедиции или ее руководителе. В новейшей историографии сообщения об экспедиции Попова встречаются в работах И. В. Побережникова¹¹, С. Г. Важенина¹², П. А. Филина¹³, Е. В. Комлевой¹⁴. Но это также краткие упоминания.

За два с лишним века лишь в двух книгах можно встретить развернутое сообщение об экспедиции Попова. Во-первых, это книга Ивана Фёдоровича Штукенберга¹⁵ «Beschreibung aller Kanäle in Russischen Reiche» («Описание всех каналов Российской Империи»), в которой есть информация об экспедициях и проектах Попова¹⁶. Во-вторых, достаточно полное описание экспедиции Попова 1806–1808 гг. дается в книге Василия Михайловича Пасецкого¹⁷ «Арктические путешествия россиян»¹⁸. В. М. Пасецкий провел огромную работу по выяснению всех подробностей, связанных с экспедицией Попова. Он установил инициатора и цели проведения экспедиции, ее сроки, пофамильный состав всех шести ее членов (не считая ненцев), показал достигнутые результаты и их значимость. Однако по поводу личности ее руководителя, И. Попова, Пасецкий указал только его звание, предыдущее место службы (Ладужский канал) и один инициал. Но и это был значительный шаг по сравнению с теми, кто упоминал об экспедиции ранее. У других авторов инициалы

¹ Корнилов А. М. Замечания о Сибири сенатора Корнилова. СПб, 1828. С. 56, 78.

² Erman A. Reise um die Erde durch Nord-Asien und die beiden Oceane in den Jahren 1828, 1829 und 1830 ausgeführt von Adolph Erman. Berlin, 1833. С. 718–719.

³ Stuckenberg von J. Ch. Beschreibung aller, im Russischen Reiche gegrabenen oder projectirten, schiff und flossbaren Canaele, in historischstatistisch-technischer Beziehung, nach den vollstaendigsten und zuverlaessigsten Quellen verfasst, und von der kaiserlichen St. Petersburgerischen Academie der Wissenschaften kines Demidowschen Preises gewurdigt. St. Petersburg, 1841. С. 280, 287–288.

⁴ Латкин В. Н. Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печеру, в 1840 и 1843 годах. СПб, 1853. С. 141.

⁵ Гофман Э. К. Северный Урал и береговой хребет Пай-Хой. Исследования экспедиции Русск. геогр. об-ва в 1847, 1848 и 1850 гг. СПб, 1856. Т. 2. С. 134.

⁶ Сидоров М. К. Север России. СПб, 1870. С. 204–205.

⁷ Krusenstern P., Keyserling A. Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschora-land, im Jahre 1843. St. Petersburg, 1846. С. 421, 431.

⁸ Крузенштерн П. И. Путешествия П. И. Крузенштерна к Северному Уралу в 1874–76 годах. СПб, 1879. С. 43–44.

⁹ Щеглов И. В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири. Иркутск, 1883. С. 367.

¹⁰ Житков Б. М. Полуостров Ямал. СПб, 1913. С. 114–115.

¹¹ Побережников И. В. Север Западной Сибири в контексте российской модернизации XIX — начала XX века // Вестник Пермского университета. История. 2013. Вып. 3 (23). С. 49.

¹² Важенин С. Г., Сухих В. В. Кризис доверия как причина неудач государственно-частного партнерства в России XIX — начала XX в. // ЭКО. 2016. Т. 46, № 9. С. 182–183.

¹³ Филин П. А., Емелина М. А., Савинов М. А. Арктика за гранью фантастики. М., 2018. С. 59.

¹⁴ Комлева Е. В. «Сибирский канал»: проект красноярского купца М. К. Сидорова по соединению низовьев Оби и Енисея (1870-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 146.

¹⁵ Иван Фёдорович Штукенберг (Johann Christian Stuckenberg) — русский ученый-географ немецкого происхождения, известный гидрограф, статистик и библиограф.

¹⁶ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 225–227, 264–266, 287–288, 298–306, 334, 440.

¹⁷ Василий Михайлович Пасецкий — доктор исторических наук, автор книг о русских арктических экспедициях и географических исследованиях.

¹⁸ Пасецкий В. М. Арктические путешествия россиян. М., 1974. С. 36–42.

Попова не приводились, и звание его даже авторами XIX века указывается разное: одни его называют подполковником (А. М. Корнилов¹⁹, Г. А. Эрман²⁰, И. Ф. Штукенберг²¹), другие — полковником (В. Н. Латкин²², П. И. Крузенштерн²³, М. К. Сидоров²⁴).

Целью настоящей работы является: при помощи библиографического поиска расширить сведения как о самой экспедиции И. Д. Попова, так и о личности ее руководителя.

ПРЕДЫСТОРИЯ

В 1801 г. Департамент водяных коммуникаций возглавил граф Николай Петрович Румянцев. По его распоряжению проводились изыскания возможных путей каналов, которые могли бы связать реки Сибири и Европейской России. Было дано указание исследовать водоразделы рек Уральского хребта на предмет соединения Печоры и Оби, Камы и Тобола, Тобола и Чусовой посредством «различных притоков, по которым проходили покорители Сибири»²⁵.

Для проведения канала через Урал рассматривались различные варианты. В 1804 г. был представлен доклад капитан-лейтенанта Ф. В. Веселаго. Он с 1797 по 1805 г. был командирован от Кронштадтского порта для описи лесов Тобольской и Пермской губерний²⁶. Изучив местность по обе стороны Уральского хребта, Веселаго предложил два варианта соединения каналом Волго-Камского речного бассейна с Обь-Иртышским. Однако при дополнительных изысканиях выявились «недостаток вод в отдельном плесе и твердость грунта, неудобная для работ»²⁷.

Весной 1806 г. Департамент водяных коммуникаций подготовил доклад «О соединении устья реки Оби с Карской губою». В нем обращалось внимание на то обстоятельство, что природные богатства Сибири не используются и что жители этого края, «не имея средств доставлять их к местам, где сии произведения нужны, не радуют об их сохранении и еще менее стараются об их умножении»²⁸. В докладе предлагалось: во-первых, исследовать возможность прокладки канала через полуостров Ямал; во-вторых, изучить возможность устройства каналов, которые связали бы уральские заводы с реками Европейской России.

Для изучения возможности организации северного водного пути была организована экспедиция, которую поручили возглавить гидротехнику инженер-подполковнику Попову, служившему на тот момент в Экспедиции Ладожского канала²⁹. В программе исследований Попову поручалось «изыскать способнейшие линии и средства, ведущие к желаемой цели и к доставлению из Сибири ближайшего и наивыгоднейшего выхода в океан с помощью больших ее рек». Кроме исследований на Ямале, по личному указанию Румянцева, Попов должен был «стараться узнать, не находится ли возможность открыть путь водою между низом Оби и Печоры»³⁰.

Про первую половину жизни Ивана Дмитриевича Попова информации практически нет. Родился он в 1752 г.³¹ Согласно «Списку генералитета, штаб и обер-офицеров Корпуса инженеров путей сообщения», в 1768 г. «вступил в службу»³². В 1802 г. (см. далее) Попов имеет военный чин и служит в недавно созданном Департаменте водяных коммуникаций на Ладожском канале, но все

¹⁹ Корнилов А. М. Указ. соч. С. 56.

²⁰ Erman A. Op. cit. S. 718–719.

²¹ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 280.

²² Латкин В. Н. Указ. соч. С. 141.

²³ Крузенштерн П. И. Указ. соч. С. 5.

²⁴ Сидоров М. К. Указ. соч. С. 340, 341.

²⁵ Литвинова О. Г. История инженерных изысканий на водных путях Сибири (конец XVIII–XIX в.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 3 (53), ч. 3. С. 112.

²⁶ РГАВМФ. Ф. 315. Оп. 1. Д. 277 а. Л. 55.

²⁷ Житков С. М. Проекты соединения водных путей России. СПб, 1908. С. 25–26.

²⁸ Пасецкий В. М. Указ. соч. С. 38.

²⁹ Месяцослов с росписью чиновных особ, или Общий штат Российской империи на лето 1806 от Рождества Христова. СПб, 1806. Ч. 1. С. 337.

³⁰ Пасецкий В. М. Указ. соч. С. 39–40.

³¹ Генералитет Российской императорской армии и флота. URL: http://rusgeneral.ru/general_p4.html (дата обращения: 29.10.2023).

³² Список генералитета, штаб и обер-офицеров Корпуса инженеров путей сообщения. 14 декабря 1825 г. Б. м., 1825. С. 8.

военные чины поступали в Департамент из военного Инженерного корпуса³³. Также известно, что в 1834 г., неся службу в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий, преемнике Департамента водяных коммуникаций, он был отмечен «знаком отличия за 55 лет беспорочной службы»³⁴. Из этих двух фактов можно предположить, что с 1779 г. он в рядах Инженерного корпуса служит на водных коммуникациях Санкт-Петербургской губернии, в «ведомстве» Я. Е. Сиверса (в 1773 г. Сиверс «назначен Главным Директором Водяных Коммуникаций С.-Петербургской, Новгородской и Тверской губернии»³⁵).

К своему пятидесятилетию, в 1802 г., Попов уже инженер-подполковник, служит в Экспедиции Ладожского канала, в Шлиссельбурге³⁶. Он командир батальона Ладожского канала³⁷, относящегося к Департаменту водяных коммуникаций. Этот батальон был учрежден 27 февраля 1735 г. именным Указом российской императрицы Анны Иоанновны для поддержания порядка на канале и содержания его в исправности³⁸.

В 1803 г. Попов командирован в Финляндию, для инспекции суворовских военных каналов³⁹. По представленному им докладу на некоторых каналах был проведен ряд восстановительных работ⁴⁰.

В 1805 г. Попову поручают исследовать возможность соединения каналом Волхова и Невы, чтобы разгрузить Ладожский канал, грузопоток по которому существенно возростал. В 1767 г. работы по его прокладке были начаты полковником Вейсманом, но были прекращены через год из-за начала очередной русско-турецкой войны⁴¹. Попову было поручено на месте провести тщательное обследование, нивелировку и разработку полного проекта канала, что он с успехом выполняет. 20 апреля 1806 г. глава Департамента водяных коммуникаций Румянцев представил Императору этот проект. Стоимость его реализации была оценена в 5–6 млн рублей. Было принято решение, что столь дорогостоящий проект в текущее время следует отложить⁴². Возможно, именно за разработку этого проекта в 1806 г. Попов был награжден орденом святого Владимира 4 степени⁴³.

Сразу после окончания работ по проектированию канала Волхов — Нева, летом этого же года, Попов уезжает в очередную командировку, в экспедицию на Ямал, Обь и Печору.

ЯМАЛ, 1806 г.

Уже в июле 1806 г. Попов был в Тобольске. Здесь он через купцов-рыбопромышленников Селиванова и Брагина собирает сведения о тех местах, где предстояло работать его экспедиции. В середине августа Попов в Обдорске, а 22 августа экспедиция двинулась на Ямал. Скорость, с которой развивалась экспедиция: весной выходит доклад о необходимости канала, а уже в августе Попов на Ямале ведет исследования — говорит как о том, что Попов не тратил время попусту, так и о том, что, вероятно, была какая-то предшествующая подготовка, сведения о которой не сохранились. Иначе трудно объяснить, как в начале XIX в. она могла быть организована в столь сжатые сроки.

В течение сентября — октября Попов изучает возможные варианты прокладки водного маршрута через Ямал. Ему дано поручение исследовать соединение рек Оленьего Брода или Тыловки,

³³ Ермолов А. С. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства Путей Сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). СПб, 1898. С. 16.

³⁴ Месяцослов с росписью чиновных особ, или Общий штат Российской империи на лето 1834 от Рождества Христова. СПб, 1834. Ч. 1. С. 729.

³⁵ Ермолов А. С. Указ. соч. С. 6.

³⁶ Месяцослов с росписью чиновных особ, или Общий штат Российской империи на лето 1802 от Рождества Христова. СПб, 1802. С. 221.

³⁷ Кадры для управления водными путями и гидротехнического строительства в России и их подготовка. URL: <https://studfile.net/preview/1853141/> (дата обращения: 14.07.2023).

³⁸ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 166–168.

³⁹ Суворовские военные каналы — серия каналов, созданных по распоряжению А. В. Суворова в 90-х годах XVIII в. как часть укреплений в Финляндии.

⁴⁰ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 264.

⁴¹ Житков С. М. Указ. соч. С. 71.

⁴² Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 225–228.

⁴³ Месяцослов с росписью чиновных особ, или Общий штат Российской империи на лето 1807 от Рождества Христова. СПб, 1807. Ч. 1. С. 364.

впадающих в Обскую губу через лежащие в их верховьях озера с рекой Юрибей, впадающей в Карскую губу. Если маршрут по этому направлению окажется неудобным, то Попов должен был постараться найти другой путь, например по рекам Мутная и Зеленая, где проходил ямальский водно-волоковой путь начала XVII в.

Выдвинувшись из Обдорска, экспедиция первоначально двигалась вдоль Оби, а далее вдоль западного побережья Обской губы. Примерно в 250 верстах на северо-восток от Обдорска начались собственно работы по поискам упомянутых рек и прокладке возможного маршрута. Однако экспедиция не смогла найти рек, которые подходили бы под описание Оленьего Брода, Тыловки или Зеленой. Кочующие рядом ненцы также не смогли помочь — они не знали рек с такими названиями^{44, 45}. Причина этого вполне понятна — имена этих рек использовались во время существования «Мангазейского морского хода», официально запрещенного и закрытого в 1619 г., то есть за два века до экспедиции Попова. Позднейшие сообщения об этих реках базировались на более ранних источниках.

Не обнаружив искомым рек, экспедиция повернула на запад, от побережья Обской губы вглубь Ямала. На водораздельной возвышенности в глубине полуострова Попов вышел к двум большим озерам, как выяснилось, истокам Юрибея. Юрибей был обследован и проинвентаризован на всем его протяжении, вплоть до впадения в Карскую губу. Было установлено, что глубина и ширина этой реки вполне подходит для проектируемого водного пути. Теперь необходимо было найти вариант организации водного прохода от Юрибея к Обской губе. С этой целью Попов вернулся к его истокам. При обследовании окружающей местности был обнаружен ряд озер, разделенных небольшими перешейками. Из последнего из них вытекала река Ой (Иой), впадающая далее в Обскую губу. В самых верховьях она представляла собой узкий ручеек, но очень скоро достигала необходимой глубины и ширины и вполне подходила под задачу организации водного пути. Пространство между истоками Юрибея и Ой на протяжении 15 верст 80 сажений представляло из себя кочковатую тундру, покрытую мелким кустарником. Под поверхностным слоем всюду находился мерзлый грунт. Весь маршрут был проинвентаризован и нанесен на карты⁴⁶. Точно установить современное название реки Ой трудно, однако, судя по длине маршрута по ней, определенной Поповым в 80 верст, речь идет об одной из двух рек — Салете или Паютаяхе.

Экспедиция проходила в крайне тяжелых условиях: уже в сентябре снежная буря на три дня прервала ее работу. В середине октября снега выпало столько, что продолжать нивелировку местности стало невозможно, и экспедиция возвратилась в Обдорск. Проведенные за это время экспедицией работы дали основание Попову сделать вывод, что нет непреодолимых препятствий к открытию водного пути между Обью и Карской губой. Но Попов делает и другой вывод: прокладка канала через Ямал нецелесообразна из-за тяжелой ледовой обстановки в Карской губе.

Собь, Уса. 1806, 1807 гг.

Вернувшись в Обдорск в октябре, Попов получает сведения о реке Собь, истоки которой весьма близко подходят к притокам Усы, впадающей в Печору. Когда-то по Соби и Усе проходил торговый путь, но последняя попытка воспользоваться им была предпринята в 1767 г. — купец Владимирова пытался здесь перевезти через Урал 50 тысяч беличьих шкурок и других мехов, однако его груз затонул на Соби⁴⁷. Уже глубокой зимой Попов отправляется к верховьям Соби и исследует реку вплоть до ее истоков в Уральских горах. Отсюда же начинались истоки Ельца, одного из притоков р. Усы.

Чтобы проверить этот маршрут, провести нивелировку еще не исследованных им Усы и ее притока Ельца, Попов весной 1807 г. перебирается на западный склон Уральского хребта, к устью Усы. 9 апреля он останавливается в деревеньке Усть-Уса, состоявшей из трех дворов^{48, 49}, где ожидает вскрытия реки. 19 июня экспедиция на двух лодках стартовала вверх по Усе. Подъем по Усе вплоть до ее притока реки Елец составил 458 верст. На этом участке не было никаких сложностей

⁴⁴ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 298–299.

⁴⁵ Житков Б. М. Указ. соч. С. 114.

⁴⁶ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 299–300.

⁴⁷ Op. cit. S. 288.

⁴⁸ Пасецкий В. М. Указ. соч. С. 41.

⁴⁹ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 302–303.

для организации судоходства. Как установил Попов, глубина Усы в среднем составляла около 10 футов, ширина ее нигде не была менее 50 саженей. С Усы экспедиция перешла в ее левый приток Елец и поднималась по нему на протяжении 40 верст. Здесь на некоторых отмелях лодки приходилось разгружать и протаскивать порожнями. По словам проводников-зырян, причина этого была в крайне засушливом лете, какого не случалось на их памяти⁵⁰. В целом же Елец имеет «тихое, глубокое и довольно широкое течение; крутых поворотов, неудобных при сплаве, очень мало»⁵¹, его ширина колеблется от 15 до 80 саженей, глубина повсеместно не менее 2 футов.

Последние 14 верст до водораздела экспедиция шла по притоку Ельца речке Симарухе (ныне Хребет-Шор), мелкой, шириной от 2 до 16 саженей. На водоразделе не оказалось острого гребня, что являлось существенным плюсом для возможного водного пути. Перевал представлял собой луговую долину шириной 200–400 саженей, где находилось 28 больших и малых озер, в одном из которых находился исток Симарухи (точнее, ее правого притока). На незначительном расстоянии по восточному склону к перевальной долине с юга подходит Сось, здесь уже достаточно широкая (ее истоки находятся в 10 верстах).

Обследовав водораздел, Попов отмечает, что после каждого сильного дождя уровень воды как в Соби, так и в Ельце поднимается на 1–2 фута, весенний же разлив поднимает его существенно выше. Озера, находящиеся на водоразделе, могут быть использованы как питающие резервуары для проектируемого канала, их собственный уровень постоянно подпитывается как после дождей, так и при таянии снежников на окружающих горах. Окрестности намечаемой линии канала на 18 верст в обе стороны от перевала безлесны.

Подходя к перевалу с юга, Сось в этом месте поворачивает на восток. Отсюда экспедиция прошла еще 156 верст по восточному склону Урала, сплаваясь по Соби вплоть до ее впадения в Обь в 30 верстах от Обдорска.

К 7 сентября весь намеченный маршрут по Усе, Ельцу, Симарухе и Соби, более 670 верст, был завершен. Произведена нивелировка рек, промерены глубины, испытаны грунты, сняты поперечные профили. Были составлены подробнейшие карты масштабом «50 саженей в дюйме»⁵² (42 м в 1 см). По мнению Попова, для соединения бассейнов Печоры и Оби необходимо будет прокопать канал длиной в 4 версты от Симарухи до Соби. Однако для обеспечения судоходства необходима «постройка шлюзов, резервуаров, водоспусков», а также проведение расчистки рек от подводных и надводных камней и порогов. Попов пришел к окончательному выводу, что результаты изысканий «подают несомненную надежду к производству одного пути». Эти сведения 22 сентября 1807 г. он направил из Обдорска в Департамент водяных коммуникаций⁵³.

Попов полагал, что вариант маршрута канала путем соединения Соби и Усы имел существенные преимущества перед вариантом канала через Ямал. Во-первых, он находится на 560 верст южнее; во-вторых, суда не будут подвергаться опасностям от волнения во время плавания по Обской губе и от мелей в устье Оби; в-третьих, не будет надобности в огромном количестве строительных материалов, которые пришлось бы доставлять на Ямал. И наконец, самое главное, что суда, которые будут направляться Обско-Печорской водной дорогой, не будут на пути в Архангельск блокированы льдами в Карской губе и проливе Вайгач⁵⁴.

СИБИРЬ, 1808 г.

Почти весь 1808 г. Попов посвятил сбору сведений о реках Сибири, о возможности водных сообщений между притоками Оби и Енисея. Нет точных сведений о перемещениях Попова в течение этого года, но в 1811 г. он представил проект восьмиверстного канала между притоком реки Кеть рекой Сочур (бассейн Оби) и Песчанкой, притоком реки Кемь (бассейн Енисея)⁵⁵. Вероятно, сведения для этого проекта он как раз и собирал в 1808 г.

⁵⁰ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 303.

⁵¹ Латкин В. Н. Указ. соч. С. 142.

⁵² Крузенштерн П. И. Указ. соч. С. 43.

⁵³ Пасецкий В. М. Указ. соч. С. 41.

⁵⁴ Там же; Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 302.

⁵⁵ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 334.

22 ноября 1808 г. Попов подал рапорт Румянцеву о завершении изысканий по созданию водных соединений бассейнов Печоры и Оби. Он указывал, что хотя устройство водного пути и порта между Европой и Азией весьма затруднено из-за суровых климатических условий, это важное государственное мероприятие со временем «будет вознаграждено»⁵⁶. Маршруты, пройденные экспедицией Попова в 1806–1807 гг., представлены на *цв. вклейке, рис. 9*.

Экспедиция И. Д. Попова 1806–1808 гг. уникальна тем, что это была, пожалуй, первая государственная попытка найти северную дорогу из Сибири в Европу через Полярный Урал. На поиски пути были отпущены государственные средства (6700 рублей)⁵⁷ и командирован специалист из государственного учреждения — Департамента водяных сообщений. К реализации проекта не приступили по ряду причин. Во-первых, в 1806–1812 гг., из-за участия России в континентальной блокаде Великобритании, наблюдался значительный спад во внешней торговле и, следовательно, упал спрос на сибирские товары. Во-вторых, человек, который на высшем уровне курировал этот проект, Н. П. Румянцев, был франкофилом, сторонником дружественных отношений с Наполеоном. После нападения Франции на Россию с Румянцевым случился апоплексический удар. В 1813 г. он был вынужден уйти в отставку, и в правительстве не осталось сторонников развития северных территорий и торговли с Сибирью.

Что касается И. Д. Попова, то в 1809 г. он возвращается к прежнему месту службы. За успешно проведенные исследования по соединению Оби и Печоры он награжден Орденом святой Анны второго класса.

В 1810 г. Попов назначен директором-производителем работ на Тихвинском канале⁵⁸ Тихвинской водной системы. Эта система была кратчайшей водной дорогой, соединяющей Волгу с Невой, путь по ней был намного короче, чем по существовавшим Мариинскому и Вышневолоцкому водным путям. В преддверии надвигающейся войны, было решено ввести ее в строй, не дожидаясь полного окончания всех работ. В 1811 г. Попов принял активное участие в запуске системы⁵⁹. «6 октября 1811 года, в № 81 газеты «Северная пчела», сообщалось о проходе грузов по новой водной системе». Параллельно Попов разрабатывает проект канала между реками Сочур (бассейн Оби) и Песчанкой (бассейн Енисея)⁶⁰. 18 декабря того же года ему присваивают звание инженер-полковника⁶¹.

В 1813 г. Попова назначают управляющим директором по Тихвинской водной системе⁶². В этой должности он пребывал до 1 июня 1815 г., когда был назначен директором-управляющим по Ладужской части⁶³. За время нахождения в этой должности Попова неоднократно поощряют, особо отмечены его работы по устройению нового Шлиссельбургского устья канала «в столь короткое время, при затруднениях, встреченных от производства работе зимою»⁶⁴. В 1819 г. он пожалован в Кавалеры ордена святого Владимира 3-й степени.

В 1822 г. в Главном управлении путей сообщения создается Комиссия обревизования и проверки денежных и рабочих отчетов, во главе ее назначается Попов. Ивану Дмитриевичу Попову уже 70 лет, он отходит от активной инженерной работы, но продолжает трудиться.

⁵⁶ Пасецкий В. М. Указ. соч. С. 41.

⁵⁷ Там же. С. 39.

⁵⁸ Месяцослов с росписью чиновных особ, или Общий штат Российской империи на лето 1810 от Рождества Христова. СПб, 1810. Ч. 1. С. 469.

⁵⁹ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 440.

⁶⁰ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 334.

⁶¹ Приказы, отданные по Корпусу инженеров путей сообщения 1810–1823. СПб, 1825. С. 40.

⁶² Месяцослов с росписью чиновных особ, или Общий штат Российской империи на лето 1813 от Рождества Христова. Ч. 1. СПб, 1813. С. 568.

⁶³ Приказы, отданные по Корпусу... С. 91–93.

⁶⁴ Там же. С. 120–121.

28 июня 1823 г. ему присвоено звание инженер генерал-майор⁶⁵. На должности председателя Комиссии Иван Дмитриевич Попов оставался вплоть до своей кончины 9 июля 1834 г.⁶⁶

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Иван Дмитриевич Попов прожил долгую жизнь, и всю ее он посвятил служению России. В указанном выше труде И. Ф. Штукенберга Попов и его различные проекты упоминаются многократно, пожалуй, чаще, чем труды какого-либо другого гидротехника того времени. Опыт и знания этого выдающегося специалиста активно использовались: исследовав четыре суворовских военных канала в Финляндии, он едет в междуречье Невы и Волхова, где приступает к прокладке и нивелировке маршрута канала. Едва закончив эту работу, Попов моментально уезжает в Западную Сибирь, на Обь, чтобы оттуда попасть на Ямал и приступить к новому проекту. Причем исследования в Заполярье он ведет даже зимой. Вернувшись с экспедиции на Ямал, Попов готовит к запуску участок важнейшей на тот момент Тихвинской водной системы. Параллельно разрабатывает канал возможного соединения Обского и Енисейского бассейнов.

Самый большой его проект — это трехгодичная экспедиция по исследованию возможности соединения бассейна Оби с Карской губой или бассейном Печоры. Здесь Попов проявил себя не только как опытный гидротехник, он оценивал результаты проведенных исследований с точки зрения развития России. По его мнению, из Сибири можно будет доставлять на внутренний и внешний рынки пушнину, различные металлы, мачтовый лес, смолу, доски, рыбу, избыток хлебных продуктов. В то же время Сибирь получит более дешевые и качественные товары «противу ныне привозимых в обозах». Устройство водного пути должно оживить промышленную жизнь Сибири и вовлечь в хозяйственный оборот России природные богатства, которые пока не принесли государству никакой пользы. Это, в свою очередь, должно помочь жителям Сибири выйти «из того бедного состояния, в каком ныне оные находятся»⁶⁷.

Спустя треть века, во время своего путешествия по Печоре, Василий Николаевич Латкин прошел маршрутом, исследованным Поповым. Свои рассуждения о возможности и выгоды прокладки здесь канала, соединяющего Печорский и Обский бассейны, Латкин изложил в путевых дневниках⁶⁸.

Маршрут, предложенный Поповым, не был использован, так случилось и с другими изысканиями. Но в этом случае результаты экспедиции пропали, об этом писал еще И. Ф. Штукенберг⁶⁹, хотя какие-то записи он явно видел. А вот П. И. Крузенштерн, высоко оценивая атласы, подготовленные Поповым, замечает, что кроме них он не обнаружил «никакого описания, никакого текста»⁷⁰. Возможно, именно поэтому долгое время все, что было известно об экспедиции, это то, что какой-то Попов в 1806–1808 гг. исследовал возможность соединений Оби с Печорой. И только спустя полтора века Пасецкий смог разыскать в архивах материалы об экспедиции.

В середине XX века проект, разработанный Иваном Дмитриевичем Поповым, был практически реализован, но только не в виде водного пути: вдоль намеченной им трассы через Урал ныне проходит участок Северной железной дороги.

References

Filin P. A., Emelina M. A., Savinov M. A. *Arktika za gran'yu fantastiki* [The Arctic beyond the Bounds of Fiction]. Moscow: Paulsen Publ., 2018. (In Russian).

Komleva E. V. [“Siberian Canal”: The Project of the Krasnoyarsk Merchant M. K. Sidorov to Connect the Ob and Yenisei Lower Reaches (1870s)]. *Istoricheskiy kur'yer* [Historical Courier], 2022, no. 3 (23), pp. 137–163. DOI: 10.31518/2618-9100-2022-3-11 (In Russian).

⁶⁵ Список генералитета, штаб и обер-офицеров... С. 8.

⁶⁶ Генералитет Российской императорской армии и флота. URL: http://rusgeneral.ru/general_p4.html (дата обращения: 29.10.2023).

⁶⁷ Пасецкий В. М. Указ. соч. С. 42.

⁶⁸ Латкин В. Н. Указ. соч. С. 140–142.

⁶⁹ Stuckenberg von J. Ch. Op. cit. S. 300.

⁷⁰ Крузенштерн П. И. Указ. соч. С. 44.

Litvinova O. G. [History of Engineering Survey at Waterways of Siberia (The End of the XVIII — the XIX Century)]. *Istoricheskiye, filosofskiye, politicheskiye i yuridicheskiye nauki, kul'turologiya i iskusstvo-vedeniye. Voprosy teorii i praktiki* [Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice], 2015, no. 3 (53), part 3, pp. 111–116. (In Russian).

Pasetsky V. M. *Arkticheskiye puteshestviya rossiyan* [Arctic Travels of Russians]. Moscow: Mysl' Publ., 1974. (In Russian).

Poberezhnikov I. V. [The North of Western Siberia in the Context of Russian Modernization of the XIX — early XX Centuries]. *Vestnik Permskogo Universiteta. Istoriya* [Perm University Herald. History], 2013, iss. 3 (23), pp. 44–52. (In Russian).

Vazhenin S. G., Sukhikh V. V. [Crisis of Trust as a Reason for the Failure of Public-Private Partnerships in Russia in the 19th — Early 20th Centuries]. *Vserossiyskiy ekonomicheskiy zhurnal EKO* [The All-Russian ECO Journal], 2016, vol. 46, no. 9, pp. 176–188. (In Russian).

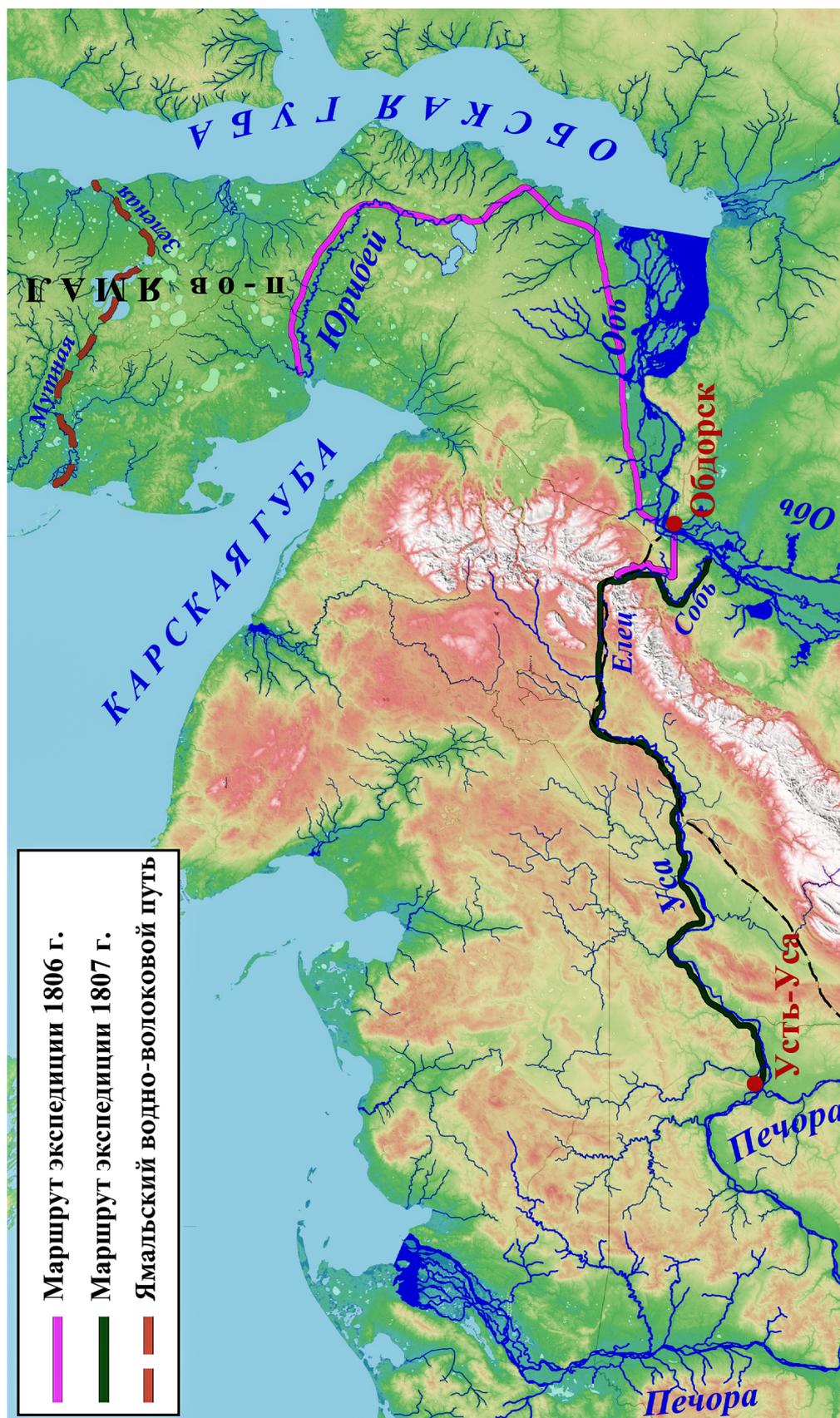


Рис. 9. Маршруты экспедиции Попова в 1806–1807 гг.