

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Вопросы истории,
международных отношений
и
документоведения

Выпуск 7

Сборник материалов
Российской молодежной
научной конференции

Издательство Томского университета

2011

ПРОБЛЕМЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ

И.А. Агеев

СНАБЖЕНИЕ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОГО СОЕДИНИТЕЛЬНОГО ВОДНОГО ПУТИ ОБОРУДОВАНИЕМ И СТРОИТЕЛЬНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

Освещается проблема организации транспортной связи Обь-Енисейского канала с «большой землей» и обеспеченности строительства машинами, оборудованием и строительными материалами.

Ключевые слова: *Обь-Енисейский путь, строительство, поставки машин и оборудования.*

Обь-Енисейский соединительный водный путь – не имеющее аналогов на территории Сибири сооружение, возводившееся в конце XIX века, но не получившее должного развития. Выяснение причин, неудачно повлиявших на исход строительства является сейчас одной из основных научных задач.

Уникальность подчеркивается и местом строительства – на большом удалении от населенных пунктов, в безлюдной местности. Особой задачей здесь было снабжение строительства строительными материалами, необходимым оборудованием. В статье рассматривается вопрос обеспеченности строительства материалами и оборудованием и уровень организации транспортной связи с местом строительства.

Машины и механизмы. Распространено мнение, что постройка соединительного пути основывалась исключительно на ручном труде, какая-либо механизация отсутствовала, не было средств для элементарного облегчения труда рабочих [1]. При обращении к источникам встречаем сведения о наличии в рабочем процессе разного рода машин.

Для откачивания воды и некоторых других работ применялись паровые локомобили, которых не хватало [2. 21 апр.; 1889, 8 нояб. 1887]. Нехватку локомобилей восполняли конными приводами: «Приспособлениями...служат: 2 паровых локомобили системы Лестю, 3 архимедовых винта, конный привод, 2 землечерпательных машины и пр.» [3. 13 окт. 1891].

Для выкачивания воды применялись архимедовы винты [3. 13 окт. 1891] и центробежные насосы с приводом от локомобилиа [4. Л. 174].

Землечерпательные машины и карчеподъемницы использовались для расчистки дна: «В 1895 году работало 2 землечерпательных машины и две карчеподъемницы... В нынешнее лето, кроме двух землечерпательниц, будет в действии 4 карчеподъемницы» [5].

Использовать достижения технического прогресса планировалось для компенсации нехватки рабочих рук. Инженер Житков, делая доклад о состоянии работ на Обь-Енисейском пути, предлагал использовать землечерпательницы: «С условием трудности найма предполагается использовать землечерпательные машины» [6].

Однако ручной труд все-таки превалировал над машинным. Вывод об этом сделал В.Н. Большаков. В его исследовании показано, что количество грунта, вынутого вручную, превышало количество грунта, вынутого посредством машин [7. С. 148]. Трудности в работе машин возникали из-за болотистой почвы и встречающихся слоев вечной мерзлоты.

Строительные материалы. Основным строительным материалом служило **дерево**. Преимущества этого строительного материала при строительстве Обь-Енисейского канала: бесплатность, легкость доставки. Лес заготавливался прямо на месте работ, с ведома Министерства Государственных имуществ. Заготовка леса осуществлялась официально, с разрешения государственного совета: «Лес, потребный на указанные работы, отпускать из местных казенных дач бесплатно» [8. Л. 1]. Доставка дерева даже на месте работ была связана с трудностями. Непосредственно на берегах рек нормального строевого леса не было.

Его заготавливали зимой и доставляли к месту работ по снегу. Для этого оставались на месте работ с осени или отдельно нанимались небольшие партии рабочих.

Первые годы лес заготавливался и доставлялся летом, по воде, что было дорого и не всегда достаточно. Нехватка леса сказывалась на темпах строительства шлюзов: «Один шлюз должен быть готов в этом году, но не окончен за недостатком рабочих и леса, который не успели заготовить зимой, а возили на лодках против течения» [9]. Возведение объектов инфраструктуры тоже зависело от поставок леса: «так как в лето текущего года подвозка леса к стройкам осуществлялась лодками, что было и медленно и дорого, то проектировавшийся жилой дом мог быть доведен лишь до 2-го этажа» [10. Л.109].

В 1883 г., в начале работ Департамент шоссейных и водяных сообщений пытается привлечь купца Фунтусова, как заинтересованное лицо к участию в реализации проекта, и просит его организовать заготовку и доставку леса к месту работ: «Енисейск – Фунтусову. К устройству Кетского канала приступят весной. Можете ли взять на себя содействие заготовить на берегу озера Большого нынче зимним путем 2000 бревен сосновых длиной не менее 3 сажени и толщиной не менее 5 вершков. Телеграфируйте ответ и обозначьте длину. До получения разрешения на заготовку не приступайте. Директор Фадеев» [11. Л. 9].

Фунтусов просьбу выполнить не смог по причине позднего к нему обращения (телеграмма 24 марта) – раньше как по воде заготовить нельзя [11. Л. 13]. В дальнейшем администрация канала не привлекала купцов к заготовке строительного материала.

Кроме леса, на месте работ своими силами производили смолу, пробовали наладить изготовление кирпича [2. 19 апр. 1889].

С камнем для строительства было еще сложнее. Вот как об этом пишут в журнале «Инженер»: «На всем пространстве Кети от Маковского до Устья нет потребного для строительства шлюзов камня. Необходимый камень приходится доставлять из Маковского или из Томска до устья Озерной, затем поднимают до устья Ломовой или Язевой и потом развозят на лодках» [12].

Снабжение и связь. Канал не мог строиться вне связи с промышленными и экономическими центрами, потому что там закупались необходимые для канала стройматериалы, продовольствие, нанимались рабочие. Сообщение с большой землей поддерживалось в период навигации на пароходах, зимой «по-зимнему пути» и отсутствовало в период распутья.

В 1883 г. «начальник работ с разрешения МПС, по надлежащем испытании приобрел в казну пароход «Фортуна» [10. Л. 107]. Водный путь был выбран основным для сообщения с каналом. К 1885 году удалось устранить основные препятствия, из-за которых пароход не мог выйти из Кети в Озерную: «Доставка груза в этом году (1885 г. – И.А.) несколько успешнее. Самороющие перекопы приняли должные размеры, вследствие чего крупные суда удалось поднять до р. Язевой до спада весенних вод» [4. Л. 172].

Первые два года, но случалось и позднее, водные подходы к месту строительства были весьма труднопроходимы не только для крупных судов, но и для лодок. Без того узкие и извилистые русла рек оказывались под древесными завалами. На расчистку их уходило очень много ресурсов: «Уборка 15 завалов потребовала 4000 рабочих дней, т.е. на каждую погонную сажень 10 рабочих дней» [10. Л. 108.]. Барон Аминов хотел привлечь остяков к выемке карчей, но желающих не нашлось [12].

Для перевозок имелись «2 парохода в 35 и 65 сил и 2 паровых катера в 8 сил» [2. 19 апр. 1889]. Пароходы должны были курсировать каждую неделю по состоянию на 1888–1889 гг.: «Оба казенные парохода еженедельно рейсируют между Томском и каналом, доставляя провизию, материалы, инструменты, письма и посылки служащим и рабочим» [3. 17 окт.]. Путь до Томска в зависимости от сезона и загруженности занимал от одной недели до двух.

Вне навигации применялся зимний путь, проходивший через Колпашево. Обычно по зимнему пути доставляли рабочих-лесорубов.

В 1918 г. его собирались проложить напрямую – на 400 верст короче [13. Л. 20–20об.]. Для этого требовалось проторить по тайге 100 верст дороги и отремонтировать 3 зимовья на существующей уже дороге [13. Л. 20–20об.].

В начале строительства сообщение предлагалось завязать через Енисейск – так как он ближе всего к месту строительства и построить для этой цели дорогу, но потом от этой идеи отказались: выяснилось, что это гораздо труднее, чем через Томск на пароходах: «Из Енисейска очень трудно было найти транспорт до канала. Возчики отказывались или дорого брали» [14] – они могли отказываться из-за плохой дороги. И найм рабочих в Колывани и Барнауле с последующей доставкой их на место работ пароходами оказался удобнее, чем нанимать в малонаселенном Енисейске [10. Л. 106]. Таким образом основным сообщением стало водное, а сухопутное применялось только тогда и там, где водное было невозможно.

На самом месте работ для сообщения между станами и пристанью на р. Озерной была построена грунтовая дорога, названная потом «Баронский тракт», но и она была в неудовлетворительном состоянии и требовала расходов. «...Выявились многие условия, вредно повлиявшие на успех работ и вызывающие увеличение их стоимости, а именно работы разбросаны на 150 верст, рабочих недостаточно, дальность расстояний до места работ затрудняет перевозку материалов и припасов, отсутствие хороших плотников, необходимость содержания до 70 верст грунтовых дорог, так как сообщение водой по недостаточно расчищенным рекам и ежегодное затопление весенними водами местности, на которой расположены работы...» [15].

Рассмотрев ситуацию со снабжением канала строительными материалами, обеспечением транспортных связей, применением машин и оборудования можно сделать вывод, что описанная сторона строительства Обь-Енисейского пути отвлекала очень много сил и средств, замедляя тем самым ход основных работ. Существовавшие трудности в настоящее время показались бы неосуществленными в силу развития технологий, транспорта и связи. Однако на тот момент такой уровень организации был на грани возможностей.

Литература

1. Латин Д. Проект, обреченный на провал // Гудок. 2003. 24 окт. Он же. Печальная история одного грандиозного проекта // Красноярский рабочий. 2003. 5 сентября.
2. Сибирский вестник. 1887, 1889.
3. Сибирский листок.
4. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 176. Оп. 1. Д. 4473.

5. *Томский листок*. 1896. 11 фев.
6. *Обь-Енисейский водный путь* (сообщение С.М. Житкова, бывшее в собрании 10 октября 1886) // Известия собрания инженеров путей сообщения. СПб., 1887. Т. IV. Вып. 1.
7. *Большаков В.Н.* Очерки истории водного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск, 1991.
8. *РГИА*. Ф. 387. Оп. 4. Д. 29208.
9. *Восточное обозрение*. 1885. 29 авг. № 35.
10. *РГИА*. Ф. 446. Оп. 28. Ед. хр. 8. Док. 179.
11. *РГИА*. Ф. 174. Оп. 1. Д. 8497.
12. *Очерк работ в 1885 году на Обь-Енисейском соединительном пути* // Инженер: неофициальное приложение к журналу Министерства путей сообщения. 1886. Кн. 9–10. Отд III.
13. *Государственный архив Томской области (ГАТО)*. Ф. 134. Оп. 1. Д. 701.
14. *Обь-Енисейский водный путь* (сообщение М.В. Чернецова, бывшее в собрании 29 октября 1886 г.) // Известия собрания инженеров путей сообщения. СПб., 1887. Т. IV. Вып. 1.
15. *Восточное обозрение*. 1890. 7 янв.

Т.А. Алексеева

КАРИКАТУРА В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ КАК ИНСТРУМЕНТ ПРОПАГАНДЫ: НА ПРИМЕРЕ КАМПАНИЙ 1914 – 1915 гг. (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТЫ «СИБИРСКАЯ ЖИЗНЬ»)

Рассматривается карикатура как метод пропаганды в начальный период Первой мировой войны по материалам газеты «Сибирская жизнь», а также формирование образа врага, отображение основных событий военного времени в карикатурах местной периодической печати.

Ключевые слова: карикатура, пропаганда, Первая мировая война, «Сибирская жизнь».

Карикатура – способ художественной типизации, использование средств шаржа и гротеска для критически целенаправленного, тенденциозного преувеличения и подчёркивания негативных сторон жизненных явлений или лиц [1. С. 426–428].

В данной работе будет рассмотрено отражение участия России в Первой мировой войне в карикатурах, опубликованных в газете «Сибирская жизнь» в 1914–1915 гг. Карикатуры были наглядным изображением не того, как действительно велась эта война, но того, как она виделась, как представлялся образ врага, картина военных действий и дипломатической борьбы. Карикатуры становились своего рода сатирическим зеркалом (иногда довольно «кривым»), в котором отражалась действительность. А если учесть, что в начале XX в. периодическая печать в Российской империи была, чуть ли не единственным средством массовой информации, то пропагандистская функция карикатуры приобретала крайне важное значение.

Двумя самыми популярными карикатурными образами врагов и разжигателей войны были кайзер Германии Вильгельм и император Австро-Венгрии Франц-Иосиф. Их изображали по-разному: одни карикатуристы рисовали их обязательно толстыми и кривоногими [2. 1 мар., 15 фев.], другие же, наоборот, в более реалистичной манере [2. 30 янв.; 3. 4 окт.]. Но отдельные признаки словно по негласному соглашению изображались всеми художниками идентично: кайзера Вильгельма можно безошибочно узнать по длинным черным усам, завернутым вверх под углом 90 градусов до самых уголков глаз, а также по классическому для того времени немецкому шлему с пикой [3. 9 дек., 10 окт.; 2. 3 апр.]. Император Франц-Иосиф изображался в кепи австро-венгерского солдата и с огромного размера лохматыми усамы [2. 19 мар.]. Интересно отметить, что Франц-Иосиф, как правило изображался значительно меньшего роста и всегда позади германского императора, что подчеркивало главенствующую роль Вильгельма и Германии как виновников Первой мировой войны [3. 11 нояб.]. Такие характерные черты были необходимы для основных персонажей, чтобы читатель без труда понимал, кто изображен на карикатуре.

В качестве противоборствующей Тройственному союзу стороны в карикатурах фигурировала Россия. Обычно она изображалась либо в виде казака с большой бородой и хитро-прищуренными глазами [3. 6 дек.; 2. 5 июн., 17 марта], либо в виде доброго, но сильного и могучего медведя [2. 23 янв., 5 марта].

Еще одним частым персонажем карикатур была Турция – «сосватанная невеста» Тройственного союза [3. 22 окт.]. Следует отметить, что Германия и Австро-Венгрия на карикатурах рисовались, по большей части, в образах своих правителей. Турция же изображалась в виде некоего обезличенного персонажа, что, по всей видимости, объясняется отсутствием на тот момент на турецкой политической сцене фигуры, равной по своей величине германскому кайзеру и австро-венгерскому императору. Этот безымянный «турок» на карикатурах выглядел по-разному, но объединяющими чертами для него служили огромный нос и феска на голове [3. 6 дек., 7 окт., 19 дек.]. Кроме того, Кайзер Вильгельм и император Франц-Иосиф обычно изображались с весьма хитрыми и злобными лицами [3. 4 окт.; 2. 8 марта, 8 июл.]. «Турок» же на большинстве карикатур выглядел грустным, обманутым и вообще слабо понимающим что происходит [3. 6 дек.].

В карикатурах иллюстрировались не только участники, но и основные военные события. Широко освещена была победа русского оружия под Саракамышем: огромного турецкого комара, сидевшего на