

На правах рукописи



Агеев Илья Александрович

**ИСТОРИЯ ОБЪ-ЕНИСЕЙСКОГО СОЕДИНИТЕЛЬНОГО
ВОДНОГО ПУТИ**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Томск – 2012

Работа выполнена на кафедре отечественной истории ФГБОУ ВПО
«Национальный исследовательский Томский государственный университет»

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Зиновьев Василий Павлович

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Дмитриенко Надежда Михайловна

кандидат исторических наук
Бузанова Валентина Алексеевна

Ведущая организация: **ФГБОУ ВПО «Новосибирский
государственный педагогический
университет»**

Защита состоится «30» марта 2012 г. в 15.00 часов на заседании
диссертационного совета Д 212.267.03 по адресу: 634050, г. Томск,
пр. Ленина, 34, ауд.41.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке ФГБОУ ВПО
«Национальный исследовательский Томский государственный университет»
(г. Томск, пр. Ленина, 34а)

Автореферат разослан «__» февраля 2012 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор исторических наук,
профессор

О.А. Харусь

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность и научная значимость темы диссертации заключается в том, что в ней исследуется история строительства и эксплуатации Обь-Енисейского соединительного водного пути, который является уникальным объектом воднотранспортной инфраструктуры, масштабным гидротехническим объектом, единственным в своем роде на территории Сибири. Канал создавался в период решения проблемы сооружения стратегических транссибирских путей сообщения в XIX веке, и на это было обращено пристальное внимание Российского правительства. В настоящее время канал бездействует, оставаясь памятником инженерной мысли и труда рабочих, наряду с железной дорогой Чум – Салехард – Игарка и БАМом 1930-х гг., тоже преследовавших в свое время стратегические цели.

Сейчас идет интенсивное развитие транспортной инфраструктуры Сибири. Вновь получает практическое значение то, что когда-то казалось безумной тратой труда и капитала. Изучение же опыта научных изысканий, применения инженерных проектов и ведения строительных работ в малонаселенной и труднодоступной местности никогда не теряло в России своей актуальности. Не менее важным представляется исследование политики Российского правительства в области улучшения путей сообщения. На фоне грандиозных планов освоения Сибири в настоящее время меняется отношение общества к индустриальным фиаско прошлых лет. Обь-Енисейский канал планируют включить в реестр памятников культурного наследия¹. Канал представляет интерес для журналистов, историков, туристов-экстремалов. В этих условиях актуализируется потребность в научном осмыслении истории канала.

Степень изученности темы. В историографии проблемы можно выделить три периода: дореволюционный, советский и современный.

Первыми работами, посвященными Обь-Енисейскому каналу, были технико-экономические труды инженеров путей сообщения, в которых истории проектирования и строительства канала уделено не меньше внимания, чем технико-экономической стороне, кроме того основой для них становились

¹ Обь-Енисейский водный путь [Электронный ресурс]: Объекты реставрации // ОГАУК "Центр по охране и использованию памятников истории и культуры" URL: <http://memorials.tomsk.ru/obekty-restavratsii/ob-enisejskij-vodnyj-put-5.html> (дата обращения 11.02.2012)

личные наблюдения авторов. Таковыми являются работы И.И. Августовского, А.К. Сиденснера². Одни из первых рабочих сезонов описываются в публикациях Э. Михайловского, С.М. Житкова, М.В. Чернцова³. Период строительства канала освещен многочисленными газетными публикациями на тему дальнейших перспектив функционирования канала, описан в фельетонах крупнейших сибирских газет. Среди всех газетных материалов можно выделить статьи А. Станиславского опубликованные в газете «Сибирский вестник», в которых критиковались защитники канала и сама идея его строительства. Проблемам функционирования канала и его возможного переустройства посвящены работы С.А. Жбиковского и Е.В. Близняка⁴. Соединительный путь был удостоен внимания и в обобщающих исследованиях по истории водных путей Сибири. В сочинениях М. Сидорова, К. Завадского, И.И. Бельского, С.М. Житкова, А. Виницкого Обь-Енисейский канал упоминается как перспективное направление для развития торговли или как составное звено транзитной системы через всю империю. Помимо инженеров, коснулся этого вопроса и купец А.М. Сибиряков, сторонник строительства новых путей и спонсор экспедиций, а Н.М. Ядринцев упомянул о предстоящем строительстве канала в своем докладе, сделанном по случаю торжества 300-летия присоединения Сибири к России. В дореволюционной историографии накоплен обширный фактический материал об истории Обь-Енисейского пути, сделаны попытки найти его место в истории путей сообщения, но печальные итоги строительства определили негативный характер оценок строительства канала и самого проекта в публицистике.

² Августовский И.И. Обь-Енисейский водный путь и значение водяного сообщения от Байкала до Оби. СПб, 1885. 38 с.; Сиденснер А.К. Экспедиция министерства путей сообщения на водораздел Оби и Енисея 1875 года // Известия Императорского Русского географического общества. 1878. Т. 14. Вып. 3. С. 205 – 252.

³ Михайловский Э. Очерк работ в 1885 году на Обь-Енисейском соединительном пути // Инженер: неофициальное приложение к журналу Министерства путей сообщения. 1886. Кн. 9 – 10. Отд. III. С. 372 – 379. Житков С.М. Обь-Енисейский водный путь (Сообщение бывшее в собрании 10 октября 1886 г.) // Известия собрания инженеров путей сообщения. СПб, 1887. Т. IV. Вып. 1. С. 1 – 15; Чернцов М.В. Обь-Енисейский водный путь (сообщение бывшее в собрании 29 октября 1886 г.) // Там же. С. 17 – 35.

⁴ Жбиковский С.А. Обь-Енисейский водный путь и его экономическое значение. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. 2. СПб, 1903. 37 с.; Близняк Е.В. Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. 36: Обь-Енисейский водный путь. Часть 1. Река Сочур и Сочур-Кемская ветвь варианта Обь-Енисейского водного пути. СПб, 1913.

В историографии советского периода Обь-Енисейский канал представлен уже как исторический объект. Выходившие в первые годы Советской власти материалы носили публицистический характер и повторяли основные идеи дореволюционных авторов, а иногда и цитировали их. В эти годы еще не оставляли идеи о возобновлении движения по каналу⁵. В послевоенный период идея восстановления пути отошла на второй план. Сооружение Обь-Енисейского пути рассматривалось как неудача царского времени, но авторы выражали восхищение трудовому подвигу рабочих, их мастерству⁶. Столетие с момента начала строительства канала отмечено в центральной и местной прессе несколькими публикациями об истории канала и о посещениях канала путешественниками. В 70-80-е гг. XX века историками велась активная работа по изучению истории хозяйственного в т.ч. транспортного освоения Сибири. Диссертация П.С. Коновалова дала представление об отряде строительных рабочих Сибири. Трудовые конфликты на строительстве Обь-Енисейского канала нашли отражение в хронике рабочего движения. В коллективном исследовании «Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период» показана развернутая картина индустриального развития Сибири в период строительства канала, хотя сам канал лишь упомянут как неудачный опыт хозяйственного освоения края⁷.

Наибольший вклад в советскую историографию Обь-Енисейского канала внес В.Н. Большаков. Им были опубликованы три статьи об обсуждении, исследовании, проектировании и строительстве канала в XIX – начале XX вв. В очерках по истории водного транспорта Сибири им помещен специальный

⁵ Гурьевич Л.С. Обь-Енисейский канал // За индустриализацию Советского востока. 1932. Вып. 2. С. 119 – 124; Юданов И.Г. Нарымский край (предварительный географический и промысловый очерк). Красноярск. 1927. С. 6; Малкин Г. Обь-Енисейский канал // Советская Сибирь. 1939. 12 февраля.

⁶ Бернштейн-Коган С.В. Основные моменты исторической географии водного транспорта в бассейнах Оби и Енисея // Вопросы географии. Сборник 31. История географических знаний и историческая география СССР. М., 1953. С. 228 – 257; Залесов Г. Обь-Енисейский // Заря севера. 1967. 20 июня; Сергеев С. От Оби до Енисея // Труд. 1969. 15 ноября. Стойлов Э. По следам старой книги // Сибирские огни. 1970. № 8.

⁷ Коновалов П.С. Строительные рабочие Сибири в период капитализма (1861 – 1917). Дисс... к.и.н. Томск, 1985. 252 с.; Он же. Строительные рабочие Сибири эпохи капитализма (К историографии вопроса) // Вопросы историографии и источниковедения Сибири периода капитализма Томск, 1985. С. 22 – 31; Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск, 1982. 456 с.; Рабочее движение в Сибири. Историография, источники, хроника, статистика. Т. 1. Томск, 1988. 376 с.

раздел по истории канала⁸. К сожалению В.Н. Большаков не довел до конца свои исследования по истории водного транспорта Сибири, в т.ч. и по истории Обь-Енисейского соединительного пути. В изучении истории водного транспорта сибирские историки не отставали от историков центра страны⁹. Таким образом, в советской историографии история канала стала предметом специального анализа, была вписана в историю водного транспорта Сибири, но детально не исследована.

Современный этап историографии богаче представлен разнообразными статьями об истории канала. Практически всегда о существовании канала упоминали при описании водораздела Обского и Енисейского бассейнов¹⁰. Появились материалы по истории канала в научно-популярных трудах. В очерке истории Томской области строительству канала уделено две страницы¹¹. В сборнике очерков «Земля Верхнекетская» шесть работ прямо или косвенно посвящены Обь-Енисейскому каналу¹². Кроме историков, канал стал интересен и ученым-географам. Статьи Л.П. Льготиной, В.Л. Мартынова и Л.К. Малика представили Обь-Енисейский канал как объект туризма¹³. Труды по истории государственной политики в области транспортного строительства, по социально-экономической истории Сибири позволяют определить место Обь-Енисейского канала в стратегических государственных планах освоения

⁸ Большаков В.Н. О судоходстве Восточной Сибири в конце XVIII – XIX вв. // Проблемы генезиса и развития капиталистических отношений с Сибири. Барнаул, 1990. С. 3 – 16; Он же. О соединительном пути между бассейнами рек Оби и Енисея // Хозяйственное освоение Сибири. История, историография, источники. Томск, 1991. С. 118 – 135; Он же. Очерки истории водного транспорта Сибири XIX века. Новосибирск, 1991. 216 с.; Он же. К истории Обь-Енисейского водного пути (начало XX века) // Исторический опыт хозяйственного освоения Сибири. Томск, 1994. С. 69 – 83.

⁹ Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX вв. М., 1982. 280 с.; Она же. Водный транспорт в России в дореформенный период (историко-геогр. исследование). М., 1991. 263 с.

¹⁰ Ипатов Н. Из жизни Обь-Енисейского // Заря севера. 2000. 4 июля; Виктор Э. Будет ли у нас национальный парк? // Красное знамя. 1996. 25 мая; Коновалов П.С. Из истории строительства Обь-Енисейского канала // Томский вестник. 1992. 18 апреля.

¹¹ Томская область. Исторический очерк / Ред. В.П. Зиновьев. Томск, 1994. С. 92 – 93.

¹² Земля Верхнекетская Сборник научно-популярных очерков к 60-летию образования Верхнекетского района. Томск, 1997. 432 с.;

¹³ Льготина Л.П. Обь-Енисейский канал – потенциальный объект активного туризма // Возможности развития туризма сибирского региона и сопредельных территорий. Томск, 2000. С. 116 – 118; Мартынов В.Л. Обь-Енисейский водный путь: история и современность // Известия Русского Географического общества. 1995. Т. 127. № 4. С. 88 – 92; Малик Л.К. Обь-Енисейское водное соединение. Предпосылки создания и причины бездействия // Там же. 1997. Т. 129. № 2. С. 47 – 54.

Сибири, в планах сибирских предпринимателей, в процессе классообразования¹⁴.

Таким образом, изучение истории Обь-Енисейского водного пути сейчас далеко до завершения и нуждается в специальном монографическом исследовании¹⁵, которое бы обобщило уже сделанное историками и восполнило многочисленные лакуны, такие как хронология и обстоятельства принятия проекта, технология и обеспечение строительства канала, эксплуатация канала и его положение в транспортной системе Сибири и России, эволюция общественного мнения по вопросу о реализации проекта, положение и состав строителей канала, вклад инженеров и техников в его сооружение. Это определило выбор предмета исследования.

Объект диссертационного исследования – процесс транспортного освоения Сибири. **Предмет исследования** – деятельность людей по изысканию, проектированию, строительству, эксплуатации и переустройству Обь-Енисейского соединительного водного пути¹⁶.

Цель исследования – реконструировать процессы проектирования, строительства и эксплуатации Обь-Енисейского соединительного пути, определить его реальное значение в истории хозяйственного освоения Сибири, выявить отношение сибирской общественности к строительству и действию канала.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих **задач**:

¹⁴ Беляков А.А. Внутренние водные пути в правительственной политике конца XIX – начала XX вв. // Отечественная история. 1995. № 2. С. 154 – 165; Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург, 1999. 197 с.; Зиновьев В.П. Индустриальные кадры старой Сибири. Томск. 2007. 258 с.; Бойко В.П. Купечество Западной Сибири в конце XVIII – XIX вв. Очерки социальной, отраслевой, бытовой и ментальной истории. Томск, 2009. 308 с.; Сулягина Е.А. Роль сибирского купечества в развитии водных путей сообщения во второй половине XIX в. // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири. Вып. 2. Томск, 2010. С. 20 – 27.

¹⁵ Перспективность исторического исследования по отдельному гидротехническому объекту показывает диссертация В.Г. Зюрина: Зюрин В.Г. Развитие Тихвинской водной системы и ее влияние на экономику и население Тихвинского края в XIX – первой половине XX в. Диссертация ... к. и. н. СПб, 2009. 178 с.

¹⁶ Понятия «Обь-Енисейский соединительный водный путь» и «Обь-Енисейский канал» не являются тождественными. Обь-Енисейский путь – участок речного пути между устьями рек Озерная и Малый Кас, где проводились работы, устанавливались шлюзы и т. д. Обь-Енисейский канал – название элемента соединительного пути, названного рабочими «прокоп», длиной около 7 верст между Большим водораздельным озером и рекой М. Кас. При этом в обиходе название «канал» применялось как в широком, так и в узком смысле.

- 1) выявить причины и предпосылки создания канала;
- 2) рассмотреть специфику изысканий и проектирования канала, определить этапы строительства канала и дать их характеристику с целью сравнения задуманных и реализованных мероприятий;
- 3) охарактеризовать состояние служебной инфраструктуры строительства для выявления правового и материального положения рабочих, условий их найма, труда и быта;
- 4) проанализировать дискуссии конца XIX – начала XX вв. о канале для того, чтобы выявить спектр мнений современников по вопросам перспективности, продолжения строительства и реконструкции Обь-Енисейского канала;
- 5) охарактеризовать особенности эксплуатации и реконструкции канала для определения его места и роли в системе транспортных сообщений Сибири конца XIX – начала XX вв.;
- 6) рассмотреть состояние канала в XX в. и обозначить перспективы его современного использования.

Научная новизна исследования заключается в реализации первого монографического исследования по истории Обь-Енисейского соединительного пути, что проявляется как в самой постановке проблемы, так и в полученных результатах и состоит не только в обобщении сделанного предшественниками в изучении темы, но и в восполнении вышеназванных многочисленных лакун в истории Обь-Енисейского соединительного пути на основе привлечения делопроизводственной документации учреждений, ведавших его сооружением и эксплуатацией, и периодической печати.

Хронологические рамки определяются периодом от начала изысканий на месте строительства будущего Обь-Енисейского пути в начале 1870-х гг. до окончания его эксплуатации вначале 1920-х гг.

Территориальные рамки ограничиваются местом строительства: Обь-Енисейским водоразделом в районе сближения их притоков – рек Кеть и Кас.

Методологической основой исследования стала одна из наиболее востребованных теорий в современном гуманитарном знании – теория модернизации. Суть её состоит в том, что общество в своем эволюционном развитии проходит три стадии: аграрную, индустриальную и постиндустриальную. Совершенствование путей сообщения в Сибири во

второй половине XIX в. рассматривается в контексте перехода региона от доиндустриального к индустриальному обществу. Обь-Енисейский канал является наглядным свидетельством этого перехода: проект, индустриальный по своим целям и функциям, воплощался привычными доиндустриальными средствами и методами. Идеи создания пути возникали в период внедрения паровой тяги на водном транспорте, а одним из оснований для разрешения строительства стала подготовка надежных подвозных путей к местам прокладки Сибирской железнодорожной магистрали, как важного объекта на пути индустриализации. Однако при этом работы на канале велись вручную или с применением конной тяги, а в организации строительных работ и бытовых условий не было неотъемлемых приспособлений, обеспечивающих в жизнь и работу людей в отрыве от аграрной среды.

В числе общенаучных применялись следующие методы исследования: абстрагирование, причинно-следственный анализ. В основу диссертационного исследования легли базовые принципы работы историка: принцип историзма, требующий рассмотрения явления в динамике его развития и в связи с конкретно-историческими условиями его существования, позволяющий выявить как общие черты закономерности, так и характеристики индивидуального плана. Принцип историзма дополняется принципом объективности исторического исследования, дающий исследователю возможность применять в полном объеме анализ всех собранных источников без влияния категорично-однозначных оценок. Применен также сравнительно-исторический метод исследования.

Информационную базу исследования составляют пять групп источников: законодательные акты, делопроизводственные документы, периодические издания, статистические и справочные издания, источники личного происхождения (представленные путевыми дневниками).

Первую группу источников образуют решения по Обь-Енисейскому каналу, принятые на заседаниях департаментов Государственного совета и опубликованные на страницах Полного собрания законов Российской империи. Эти решения дают возможность показать роль имперской власти и Государственного совета в судьбе Обь-Енисейского проекта.

Во вторую группу источников вошли основополагающие для данной работы материалы делопроизводства учреждений, ведавших строительством и

эксплуатацией Обь-Енисейского водного пути. Среди названных материалов можно выделить опубликованные материалы делопроизводства и неопубликованные материалы из архивных хранилищ.

К первым относятся протоколы, решения и результаты заседаний государственных органов и специализированных инженерных обществ, опубликованные на страницах журналов, специализированных отчетов и обзоров. Помимо документов, представленных широкой общественности через публикации в массовых изданиях, Научно-справочная библиотека Российского государственного исторического архива (РГИА) располагает коллекцией печатных записок, содержащих в виде докладов некоторые важные документы: отчеты губернаторов о строительных работах, результаты работы межведомственного совещания по вопросу об улучшении транспортной ситуации, об учреждении Западно-Сибирского управления водными путями.

Массив неопубликованных источников – материалов делопроизводства можно сгруппировать по месту их современного хранения. В Российском государственном историческом архиве отложились документы центральных ведомств путей сообщения (РГИА. Ф. 174, Ф. 190), а также всеподданнейшие доклады (РГИА. Ф. 446) и межведомственная переписка по вопросам строительства и обслуживания Обь-Енисейского соединительного водного пути, затрагивающие вопросы экономического значения, работы изыскательных партий, проектирования, финансирования строительства, способов его управления и основных результатов. (РГИА. Ф. 176, 180, 387, 1152 и др.)

Сведения об Обь-Енисейском канале в форме Всеподданнейших докладов императору сохранил Государственный архив Российской Федерации. К примеру, в докладе, поданном в 1895 г., впервые речь шла о необходимости скорейшей реконструкции Обь-Енисейского канала.

Государственный архив Томской области хранит делопроизводственные документы Томского округа путей сообщения и Томского Рупвода. Они представляют особый интерес ввиду того, что строительство Обь-Енисейского канала велось на территории Томской губернии, а управление находилось в Томске. Массив документов по Обь-Енисейскому каналу, относящихся к 1880-м гг., недостаточно велик, поскольку, несмотря на нахождение в свое время в Томске Техническо-строительного отдела по устройству канала, в

архиве нет фонда, сформированного этим ведомством. В фонде Томского округа путей сообщения (ГАТО. Ф.134.) содержатся сведения о канале с 1895 г., Материалы по каналу, представленные в этом обширном фонде, весьма разносторонни: требовательные ведомости на выдачу жалований, техническая документация по шлюзам (некоторые с чертежами), уровне воды на водомерных постах, отчеты о проделанных ремонтных работах, сведения о размерах финансирования в условиях изменяющихся цен и т. д.

Особое место в подгруппе источников занимают документы Томского губернского управления, Дирекции училищ Томской губернии, нотариата, которые позволяют подробно осветить ряд социальных аспектов истории канала: поставки продовольствия, найма рабочих, организации училища и содержания полицейских. К примеру, в книгах записей актов, договоров и условий из фонда Томского публичного маклера (ГАТО. Ф. 220) сохранились копии ряда контрактов о поставках продовольствия на канал, о найме на работу десятников, об организации розничной торговли на канале. Фонд Дирекции училищ Томской губернии (ГАТО. Ф. 99) предоставляет уникальную информацию об организации на канале одноклассного училища для детей рабочих.

Третью группу источников составила местная и центральная пресса: в виде газет и журналов, содержащих обзоры, заметки и другую информацию о канале (новости о работе на канале, хроники строительства и т. д.) Информация, опубликованная в прессе, предназначалась для широкой общественности и представляла сторонний взгляд на проблему канала. Особый интерес в данных источниках представляют упоминания о канале встречавшиеся в заметках местной хроники, корреспонденциях, обзорах других изданий и других непоименованных разделах, не включаемых в итоговые обзоры и указатели. В этой ситуации поиск и отбор информации производился методом сплошного просмотра, а за источник принималось всё содержание рассмотренных газет и журналов – их годовые комплекты.

В диссертации привлечены материалы томских газет «Сибирская газета», «Сибирский вестник», «Сибирская жизнь», петербургских журналов «Русское судоходство», «Известия Императорского Русского географического общества». В меньших объемах использованы заметки о канале в изданиях «Енисей» (Красноярск), «Сибирский листок» (Тобольск), «Восточное

обозрение» (Иркутск), «Природа и охота», «Естествознание и география» (Санкт-Петербург).

Не забывая о субъективном характере информации, представленной в этой группе источников, ее можно использовать, чтобы проследить эволюцию отношения общественности к Обь-Енисейскому каналу, а в ряде случаев почерпнуть уникальные сведения о положении рабочих и состоянии работ на канале.

Четвертая группа это источники личного происхождения, которые в силу специфики корпуса источников представлены только дневниками путешественников, посещавших Обь-Енисейский водораздел в XVII – XXI веках. Наиболее важные из них относятся к рубежу XIX – XX вв.

Пятая группа источников, которую можно охарактеризовать как статистико-справочные издания, представлена статистическими работами, историко-статистическими очерками, памятными книжками Томской губернии, справочниками, Сибирскими торгово-промышленными календарями и адрес-календарями Томской губернии. Перечисленные виды источников демонстрируют общее представление о состоянии экономики, промышленности Сибири в рассматриваемый период. С их помощью характеризуется общий фон и определяется важная, но иногда отсутствующая в специализированных источниках информация: имена важнейших чиновников, врачей, купцов, адреса учреждений и ведомств, численность населения, состояние торговли, промышленности, сельского хозяйства и т.п.

Количество и состояние доступных источников позволяет провести исследование, в объемах, соответствующих заявленной цели и уровню исследования.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

1. Строительство Обь-Енисейского соединительного водного пути было продуктом деятельности ведомства путей сообщения, направленной на сооружение транспортных путей в Северной Азии;

2. Строительство Обь-Енисейского соединительного пути было уникальным в мировой практике. Масштабный гидротехнический объект впервые создавался в незаселенной, малодоступной, болотистой лесной местности с применением преимущественно ручного труда;

3. Неудачный результат строительства пути стал следствием ведомственной экономии, недостаточного анализа природно-географической и экономической ситуации и неизбежных больших рисков в реализации грандиозных транспортных проектов освоения Сибири;

4. При условии исполнения первоначально задуманного проекта и финансирования Обь-Енисейский канал имел шансы продолжить свою работу и после ввода в эксплуатацию транссибирской магистрали, утратив свое транзитное, но сохранив местное значение, при неизбежной убыточности его эксплуатации;

5. Обь-Енисейский соединительный путь сохраняет значение как памятник исторического наследия и объект экстремального туризма.

Практическая значимость исследования заключается в возможности применения его материалов и результатов при создании специальных научных трудов по истории Сибири и водного транспорта России, общих и специальных курсов лекций по отечественной истории и истории Сибири.

Апробация работы. Основные положения диссертационного исследования получили отражение в 13 научных публикациях, две из которых вышли в журналах, рекомендованных ВАК, а также в выступлениях автора на международных, всероссийских и региональных научных конференциях в г. Барнауле (Конференция «Научные чтения памяти профессора А.П. Бородавкина» АлтГУ 2007), Новосибирске (Международная научная студенческая конференция, НГУ 2007, 2009), Томске (Конференция «Актуальные вопросы истории, международных отношений и документоведения» исторического факультета ТГУ. 2006 – 2011).

Структура исследования определяется поставленными целями и задачами. Работа объемом 215 страниц включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников и литературы и приложения, в которое помещены контракты о найме на работы и о поставках продовольствия, формулярный список о службе начальника пути Б.А. Аминова, карта Обь-Енисейского соединения, таблицы с информацией о численности рабочих и их заработке, перечень рабочих выступлений на канале.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность, проводится анализ историографии темы, очерчиваются предмет и объект исследования, формулируются цели, задачи, методологические принципы исследования. Установлены хронологические и территориальные границы диссертации, характеристики всех групп используемых источников.

Первая глава «Проект Обь-Енисейского соединительного пути в стратегии транспортного освоения Сибири конца XIX в.» посвящена подготовке к строительству канала и охватывает период от начала 1870-х до начала 1880-х годов.

В первом разделе **«Состояние путей сообщения Сибири в XIX веке»** раскрывается проблема необходимости создания надёжных и непрерывных воднотранспортных коммуникаций в Сибири XIX в, дается общий обзор экономической ситуации, в которой возникали идеи о соединении Оби и Енисея.

С ростом населения Сибири в XIX веке, увеличением объемов торговли и промышленности, актуальной стала проблема надежных транспортных сообщений. Для Сибири решение этой проблемы виделось в создании бесперебойных и бесперевалочных соединений между сибирскими реками. Значительную роль в форсировании решения проблемы сыграло пересечение государственных и частных интересов. В условиях значительной экономии именно развитие водного транспорта рассматривалось как приоритетное из-за меньших затрат труда и капитала. Повышению интереса к транзитным водным путям в Сибири способствовали развитие экономики и скудность государственной казны, которой приходилось покрывать убытки от эксплуатации железных дорог, незадолго до этого перешедших в её ведение. Однако, несмотря на назревшую необходимость в улучшении транспортной сети Сибири, особенно в создании соединений бассейнов сибирских рек, условия для реализации подобных проектов были неблагоприятны из-за сомнений в их своевременности и рентабельности. По этой причине ни одно из предложений по соединению бассейнов Камы и Оби и Оби и Енисея, поступавших в XIX веке, не было реализовано. Только вариант Обь-Енисейского пути, предложенный П.Е. Фунтусовым в 1870-х годах, был признан исполнимым. Обсуждение и некоторые изыскания по Обь-

Енисейскому каналу происходили с самого начала XIX в. Проект канала имел преимущества в виде научного обоснования, некоторого запаса знаний после произведенных экспедиций и предельной дешевизны строительства. Идея Обь-Енисейского канала в условиях консервативности чиновников и экономии казенных средств выглядела наиболее реалистичной, при том экономной, что и помогло ей воплотиться в жизнь. Это был наиболее удачный вариант из расчета затрачиваемых средств и получаемых выгод.

В пользу сооружения Обь-Енисейского канала высказывались многочисленные аргументы, среди которых назывались: удешевление и увеличение объемов водных перевозок; перспективы освоения сибирской промышленностью и сельским хозяйством новых рынков сбыта в центральной России и Европе, Восточной Азии, Северной Америке; ускорение доставки войск и вооружения к восточным границам государства в случае войны; оптимизация доставки ссыльнокааторжных к месту отбывания наказания; облегчение переселенцам условий проезда к новым местам проживания; перенаправление транзита китайских и японских грузов, следующих в Европу, с морского пути через Индийский океан на более короткий речной путь по российской территории; значительное сокращение бюджетных расходов, неизбежных при строительстве железных дорог, за счет организации менее затратных водных транспортных коммуникаций.

Во втором разделе **«Научно-изыскательные работы на водоразделе Оби и Енисея в конце XIX века»** рассмотрены подготовка, ход и результаты исследований, производившихся на водоразделе Оби и Енисея самостоятельными экспедициями П.Е. Фунтусова специальными изыскательными партиями Министерства путей сообщения.

Исследования водораздела Оби и Енисея велись с начала XIX века. Но наибольшие результаты были достигнуты при исследовании варианта П.Е. Фунтусова по направлению рек Кеть и Кас, которое было признано лучшим для устройства соединения. Северные варианты не принимались в расчет из-за сурового климата и отсутствия населения. Направление через Чулым после нескольких экспедиций было признано неудобным из-за большого перепада высот. Несмотря на критику качества результатов экспедиции А.К. Сиденснера и постоянные заявления о необходимости проведения дополнительных изысканий, количество сведений, добытых самостоятельными

экспедициями П.Е. Фунтусова и двумя экспедициями, организованными Министерством путей сообщения, было расценено как достаточное для разработки предварительного проекта сооружения Обь-Енисейского водного пути, ознаменовавшего начало самого масштабного строительства в Сибири 80-х гг. XIX века.

В третьем разделе **«Проект строительства Обь-Енисейского соединительного пути»** речь идет об условиях и подробностях разработки проекта строительства Обь-Енисейского водного пути и изменениях, которые претерпел проект от начала разработки до момента утверждения.

Признав направление Обь-Енисейского пути стратегическим, Государственный совет и Министерство путей сообщения, посчитали необходимым не привлекать к строительству капиталы частных лиц во избежание возникновения монополий. В ходе своей разработки, проект сооружения Обь-Енисейского соединения претерпел значительные изменения – вместо полноценного судоходного канала, способного пропускать все ходившие по сибирским рекам суда, проектом было предусмотрено строительство упрощенного сооружения, работающего только в половодье и приспособленного под проход маломерных судов. Ориентируясь на тотальную экономию, инженеры допустили возможность поэтапного сооружения. При утверждении проекта и принятии решения о начале строительства Министерство путей сообщения с целью ускоренного начала работ посчитало возможным использовать при строительстве неутвержденный проект, а для скорейшего начала судоходства предложило приспособить путь для маломерных судов. Аргументы о разумности исполнения канала «в черновом варианте на первое время» были использованы Государственным советом при утверждении перечня работ первого этапа строительства как полноценного проекта. Тем самым выразалось желание убедиться в оправданности судоходства на данном участке на примере маломерных судов.

Вторая глава «Строительство Обь-Енисейского соединительного пути» описывает строительство канала и связанные с ним явления во временном промежутке от прибытия первых рабочих в 1883 году до возведения последних шлюзов в 1898 г.

Первый раздел **«Техника и организация строительства Обь-Енисейского соединительного пути»** содержит сведения о ходе и технологии

строительных работ, организации подвоза строительных материалов и продовольствия, условиях проведения работ и применения строительных машин.

Основные строительные работы были проведены с 1883 по 1898 гг. В первые два года основные силы были направлены на создание инфраструктуры, без которой остальные работы были бы просто невозможны. К 1886 г. был прорыт канал, построены два шлюза и достигнута технологическая возможность судоходства из Оби в Енисей на лодках. С 1887 по 1891 гг. было построено еще десять шлюзов. С 1892 по 1898 г. производилось только техническое обслуживание и опытные проходы судов. Заключительным аккордом стало возведение двух увеличенных шлюзов после 1898 г. В последующие годы на канале не велось важных строительных работ.

Строительство велось из доступных строительных материалов (леса и привозного камня) при использовании некоторых паровых машин, доставка и применение которых виделось рациональным и возможным в условиях таежной местности, в основном же на строительстве преобладал ручной труд рабочих.

В сжатые сроки была налажена стабильная транспортная связь от места строительства до Томска как по воде, так и по зимнему пути. Надежная транспортная связь была необходима для бесперебойного снабжения строительства продовольствием, строительными материалами, ввоза и вывоза рабочих. Сообщение с «большой землей» поддерживалось в период навигации на пароходах, зимой – по зимнику на санях и прерывалось на время распутия. Наибольшие проблемы судоходству создавали нешлюзованные части рек, входящих в соединительную систему – хождение пароходов по ним было затруднено мелководьем и наличием древесных завалов. Гужевого транспорт страдал от плохого состояния дорог, что особенно заметно было при налаживании сообщения между станами на канале. При устранении указанных проблем большое количество рабочих приходилось отвлекать от основных обязанностей, а пространственная разобщенность станов на канале увеличивала издержки на обслуживание.

В условиях удаленности канала от экономических центров особой задачей были поставки продовольствия для снабжения рабочих. Поставки осуществлялись купцами на казенном пароходе, по условиям предварительно заключенных контрактов. Отдельно на канале была организована розничная

торговля. Особой проблемой были поставки мяса. При невозможности его долгого сохранения, мясо могло поставляться только в живом или засоленном виде. При очевидной предпочтительности первого, его постоянно не хватало и распределялось мясо свежего боя преимущественно среди служащих канала.

В целом качество снабжения строителей Обь-Енисейского канала было удовлетворительным и соответствовало потребностям того времени. Осложнения возникали часто из-за несвоевременного финансирования, а в первые годы – из-за незнания местных условий. Обывателей возмущало отсутствие гласности при закупке товаров, а также факты приобретения предметов, оцененных как роскошь.

Из природных факторов, влиявших на производство работ, следует отметить суровые климатические условия, водную насыщенность почв, обилие кровососущих насекомых, короткое половодье, низкий уровень воды, который еще больше снизился после вторжения человека, и малую продолжительность навигации. За все время основных работ были построены 14 шлюзов, жилые дома и служебные помещения для 2000 рабочих, не считая служащих. Такое число людей по меркам того времени составляло население небольшого города.

Второй раздел **«Строительные кадры канала»** описывает положение строительных рабочих на канале: источники формирования штата, условия найма, труда и обеспечения. Рабочие, нанимавшиеся для строительства канала, приезжали в основном из городов и сёл Западной Сибири. В условиях несформированного рынка рабочей силы в Сибири и трудностей проезда из европейской части страны, в начале строительства предпринимались безуспешные попытки искать желающих в Енисейске. Под конец строительства, когда была введена в строй железная дорога Екатеринбург – Тюмень, рабочие стали сами обращаться в управление по строительству с желанием наняться, причем среди них были такие, кто приезжал с Урала, центральных и западных губерний. Среди нанимавшихся почти не было крестьян, в силу того что рабочий сезон приходился на лето. По количеству нанятых рабочих (до 2 тыс. человек) Обь-Енисейский канал стал самым масштабным строительным объектом Сибири до транссибирской магистрали. Строители канала составили существенную часть формирующегося отряда индустриальных кадров Сибири.

Размеры заработков рабочих и служащих варьировались в зависимости от профессии и сезонов года. Наивысшие заработки были у плотников. Затем следовали чернорабочие и землекопы. Меньше всех получал вспомогательный рабочий персонал. Значительную часть заработка составляло натуральное обеспечение: горячее питание, медицинское обслуживание, жилье, бесплатная доставка на пароходе к месту работ. Рабочий день продолжительностью 12 – 15 часов и редкие выходные, которыми лишь иногда выступали православные праздники, компенсировались достойным размером заработка, который выплачивался полной суммой, за вычетом стоимости товаров, взятых в лавке, в конце рабочего сезона. В годы эксплуатации канала было организовано училище для детей рабочих и служащих, а также планировалось строительство часовни.

Несмотря на относительно благоприятные условия, между рабочими и руководством возникали конфликты и случались забастовки. Основной причиной служили перебои в поставках продовольствия, необоснованные штрафы при высокой интенсивности труда, ограничения на выдачу водки.

Опыт организации огромной массы людей в отдаленной местности, налаживания для них приемлемых условий труда и отдыха, обеспечения инструментом, продовольствием, одеждой, медицинской помощью, транспортом, удовлетворения их бытовых и духовных нужд был уникален для строительной отрасли и позднее был использован при строительстве железных дорог в Сибири.

Третий раздел **«Управление Обь-Енисейского соединительного пути»** проясняет особенности управления строительными работами и их контроля.

Для управления строительством канала предполагалось создать расширенное управление с представителями от чиновничества и купечества. В итоге, в целях экономии, в созданный орган управления, названный «Техническо-инспекторский комитет по устройству Обь-Енисейского водного соединения» вошли инженер – начальник работ, его заместитель и нанятые конторщики и чертежники. В 1890-е годы готовое сооружение было передано в состав недавно созданного Томского круга путей сообщения, где был создан специальный Обь-Енисейский участок. По мере расширения объемов судоходства в восточной и западной Сибири и уменьшения степени участия соединительного пути в этом судоходстве, канал передавали из одного отдела в

другой с постепенным уменьшением степени важности и уделяемого внимания. То же наблюдалось и при ревизионных мероприятиях: если в 1880-х гг. ревизоры приезжали из Санкт-Петербурга, то в 1890-х гг. контрольно-ревизионные функции сосредоточились на Томской контрольной палате. Создаваемый для восточносибирских губерний, канал управлялся и снабжался из Томска, сооружался силами строителей, приезжавших из Западной Сибири. Недостроенный канал был передан в ведомство, отвечающее за эксплуатацию готовых путей и незаинтересованного в трате денег на завершение строительства. Объединение в Обь-Енисейском участке искусственного пути и рек, превышающих последний по размерам и уровню судоходства в несколько десятков раз, неизбежно отвлекало внимание от проблемного канала, рассеивало выделяемые средства.

В четвертом разделе **«Отражение строительства Обь-Енисейского канала в периодической печати»** анализируется множество мнений о канале, его строительстве и значении, отраженное на страницах газет и журналов, выходивших в сибирских городах и в столицах. Сооружение канала получило достойный общественный резонанс, это не было секретным государственным мероприятием, что еще раз доказывает его значимость в умах современников и незаслуженность последующего забвения. Но отношение к строительству Обь-Енисейского канала с самого начала было неоднозначным. В многочисленных дискуссиях высказывались как положительные, так и отрицательные оценки. Строителей канала обвиняли в некомпетентности, неоправданной осторожности, воровстве. Сам канал стали высмеивать, оставляя его без всякой надежды на развитие. Вполне закономерно, что в сибирском обществе мнение о канале изменилось от восторгов к безразличию и негативу. Современникам строительства так и не удалось прийти к единому мнению, однако споры, разгоравшиеся в печати, привели к тому, что реализация проекта не получила достаточного одобрения в обществе. Дальнейший ход событий доказал правоту противников идеи строительства.

Третья глава «Обь-Енисейский канал в 1899 – 1920 гг.» посвящена эксплуатации канала, начиная с опытных перевозок и его состоянию в период от завершения всех строительных работ до момента закрытия в 1921 – 22 гг.

Первый раздел **«Эксплуатация соединительного пути»** описывает основные моменты эксплуатации – опыты по проводке судов и связанные с

этим трудности. В первые годы строительства купцы сами обращались в контору канала с просьбами провести их грузы по вновь построенному пути. Провод грузов осуществлялся весной, когда уровень воды достигал максимальных отметок, как и предусматривала конструкция. Однако совокупность недостатков, таких как короткий период половодья, удаленность от экономических центров, недостатки конструкции, значительные трудозатраты и неожиданные сложности, возникавшие во время операций по проведению судов, отрицательно влияли на решения купцов о дальнейшем использовании водного пути для перевозок. В первое десятилетие эксплуатации через канал ежегодно проводились 1–2 каравана с грузом. С вводом в эксплуатацию основных участков Транссибирской железной дороги даже такие попытки движения по каналу прекращались. Исключение составляли случаи, когда отправка по железным дорогам была невозможна. Так в 1905 г., через канал прошло несколько караванов, перевозивших рельсы общей массой 50000 пудов. По мере старения шлюзов трудовые и финансовые издержки при проводке судов становились все больше, в чем обслуживающий персонал канала мог убедиться по опыту работы в годы Первой мировой и Гражданской войн. После неудачной попытки прохода парохода «Первый» в 1918 г. масштабных опытов больше не производилось. Недостроенный канал формально эксплуатировался до 1920 г., когда был окончательно заброшен.

Точное количество грузов, проведенных по каналу в силу специфики источников, не поддается учету, но их было немного очевидно.

Во втором разделе **«Попытки реконструкции Обь-Енисейского водного пути»** сделано описание производимых после начала эксплуатации ремонтных, изыскательных работ и попыток реконструкции. Вопрос о переустройстве канала поднимался неоднократно с надеждой на то, что после приспособления шлюзов под нужный габарит грузы пойдут по каналу без принуждения. Мнения о восстановлении канала были противоречивы. С одной стороны, важность канала представлялась несомненной, с другой, расходы и риск, по мнению чиновников того времени, были велики. Тем не менее, в рамках общегосударственного проекта улучшения водяных сообщений, во втором десятилетии XX века, на канале были проведены некоторые работы: начат ремонт шлюзов, проведены изыскания по альтернативным направлениям.

Доведению до конца обозначенных мероприятий помешала Первая мировая война и последовавшие за ней события.

Третий раздел **«Закрытие канала, состояние и перспективы его использования в XX – XXI в.»** раскрывает обстоятельства закрытия канала, а также освещает состояние канала вплоть до настоящего времени. С приходом советской власти канал ввиду отсутствия практической пользы и денег на его поддержание, был официально закрыт. Имущество, в т.ч. недвижимое, было вывезено, персонал уволен или переведен на другие участки. Тем не менее, проходы по нему в период половодья периодически совершались и совершаются на малых судах до сих пор. О канале вспоминают на страницах газет и журналов, а сам он превратился в легенду и стал туристическим объектом. Можно утверждать, что интерес к этому сооружению в последнее время не пропадает, а наоборот нарастает.

В **заключении** подводятся итоги диссертационного исследования. Строительство Обь-Енисейского водного пути стало результатом стремления правительства соорудить сквозной водный путь через Сибирь. Соединительный канал между бассейнами рек Оби и Енисея стал побочным результатом активной деятельности ведомства путей сообщения, направленной на создание коммуникаций при хозяйственном освоении Северной Азии.

При консерватизме чиновников и дефиците казны преимущества проекта Обь-Енисейского канала казались очевидными при расчете соотношения затрат и выгод, что и помогло воплотиться этому проекту. Однако допущение возможности поэтапного строительства привело к решению о сокращении габаритов Обь-Енисейского пути до канала «местного значения». Этим преследовались цели ускорить подготовку, сэкономить деньги и убедиться в практической значимости канала.

Грандиозное гидротехническое сооружение возводилось с использованием дерева и дефицитного камня при преобладании ручного труда рабочих. Паровые машины, использовались ограниченно. Обь-Енисейский канал стал самым масштабным в Сибири по количеству нанимавшихся рабочих проектом до транссибирской магистрали. Уникальным в мировой практике был опыт организации рабочих в незаселенной, болотистой местности, налаживания для них условий труда и отдыха. Несмотря на сезонность и продолжительность

рабочего дня, практически равного световому дню, строителей привлекали достойные заработки, бесплатное и качественное натуральное обеспечение.

Результат реализации проекта транссибирского водного пути был неудачным. Причиной этому были допущения и ошибки при проектировании и строительстве, ведомственная экономия, недостаточный анализ природно-географической и экономической ситуации и неизбежные риски при реализации грандиозных транспортных проектов освоения Сибири.

При условии исполнения первоначально задуманного проекта и достойного финансирования Обь-Енисейский канал имел бы солидные шансы продолжить свою работу и после ввода в эксплуатацию транссибирской магистрали, утратив свое транзитное значение, но сохранив местное, при неизбежной убыточности его эксплуатации. В случае необходимости канал мог принимать на себя пиковые нагрузки с железной дороги, как это было в 1905, 1918 – 1919 и 1942 годах. Попытки реконструкции канала и доведения его сооружений до пригодных к судоходству условий относятся к 1910-м годам. Производившиеся ремонтные работы были осложнены Первой мировой войной и не были доведены до завершения.

С закрытием канала эпизодические переходы судов не прекратились вплоть до Великой отечественной войны. Со второй половины XX в. Обь-Енисейский канал становится объектом истории. Соединительный путь стал привлекать внимание ученых, журналистов и путешественников: о канале снято несколько документальных фильмов, периодически его посещают экспедиции. На сегодняшний день Обь-Енисейский соединительный путь является памятником инженерной мысли и мастерства строителей, что привлекает любителей экстремального туризма.

В современном российском обществе оказался востребован поучительный пример противостояния Природы и Человека, инертности бюрократического аппарата и профессионализма, настойчивости инженеров, сурового климата, непроходимых болот и трудового подвига российского народа. Исход этого противостояния всякий раз неочевиден, а значит, каждое новое поколение будет стремиться дать свои ответы на вызовы времени, природы и общества. Именно поэтому Обь-Енисейскому каналу, безусловно, суждена долгая жизнь в отечественной истории.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Агеев, И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX века) [Текст] / И.А. Агеев // Вестник Томского государственного университета. История. – 2010. – №1(9). – С. 22 – 26. (0,33 п.л.).

2. Агеев, И.А. Управление изысканием, строительством и эксплуатацией Обь-Енисейского водного пути [Текст] / И.А. Агеев // Вестник Томского государственного университета. История. – 2010. – №2(10). – С. 14 – 18. (0,25 п.л.).

Публикации в других изданиях:

3. Агеев, И.А. Тема Обь-Енисейского Соединительного пути в средствах массовой информации Сибири [Текст] / И.А. Агеев // Наука, технологии, инновации: Материалы всероссийской научной конференции молодых ученых в 7-ми частях. – Новосибирск, 2006. – Часть 6. – С. 3 – 4. (0,1 п.л.).

4. Агеев, И.А. Рабочие-строители Обь-Енисейского пути: особенности формирования состава, некоторые условия труда и проживания на месте работ [Текст] / И.А. Агеев // Материалы XLV Международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс»: История / Новосиб. гос. ун-т. – Новосибирск, 2007. – С. 114 – 116. (0,1 п.л.).

5. Агеев, И.А. Газета «Сибирский вестник» как источник по истории Обь-Енисейского водного пути [Текст] / И.А. Агеев // Вопросы истории, международных отношений и документоведения: Сб. трудов студентов и аспирантов исторического факультета / Под ред. д-ра ист. наук. В.П. Зиновьева, канд. ист. наук А.В. Литвинова. – Вып. 2. – Томск, 2007. – С. 92 – 94. (0,13 п.л.).

6. Агеев, И.А. Рабочие Обь-Енисейского канала, как составная часть отряда строительных рабочих Сибири [Текст] / И.А. Агеев // Актуальные вопросы истории Сибири: Шестые научные чтения памяти профессора А.П. Бородавкина: сборник научных трудов: в 2 ч. – Барнаул, 2007. – Ч. 1. – С. 284 – 288. (0,2 п.л.).

7. Агеев, И.А. Обь-Енисейский водный путь: экономические и стратегические перспективы строительства [Текст] / И.А. Агеев // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири XIX – XXI вв. Сборник

научных трудов, посвященный 15-летию общеобразовательного факультета ТГАСУ. – Томск, 2008. – С. 201 – 204. (0,15 п.л.).

8. Агеев, И.А. История создания Обь-Енисейского водного пути (постановка проблемы исследования) [Текст] / И.А. Агеев // Материалы XLVII международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс»: История / Новосиб. гос. ун-т. – Новосибирск, 2009. – С. 126 – 127. (0,1 п.л.).

9. Агеев, И.А. Обь-Енисейский канал [Текст] / И.А. Агеев // Энциклопедия Томской области. – Томск, 2009. – Т. 2. – С. 534 – 535. (0,1 п.л.).

10. Агеев, И.А. Позиции томских газет в вопросе целесообразности строительства и функционирования Обь-Енисейского соединительного водного пути [Текст] / И.А. Агеев // Вопросы истории, международных отношений и документоведения. – Вып. 4. – Томск, 2009. – С. 7 – 9. (0,3 п.л.).

11. Агеев, И.А. История эксплуатации Обь-Енисейского водного пути [Текст] / И.А. Агеев // Вопросы истории, международных отношений и документоведения: Сборник трудов студентов и аспирантов исторического факультета. – Вып. 6. – Томск, 2010. – С. 6 – 7. (0,25 п.л.).

12. Агеев, И.А. Изменение проекта сооружения Обь-Енисейского водного пути [Текст] / И.А. Агеев // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири XIX – XXI вв. Сборник научных трудов. – Вып. 3. – Томск, 2011. – С. 95 – 100. (0,25 п.л.).

13. Агеев, И.А. Снабжение Обь-Енисейского водного пути оборудованием и строительными материалами [Текст] / И.А. Агеев // Вопросы истории, международных отношений и документоведения: Сборник материалов Российской молодежной научной конференции / Под ред. П.П. Румянцева. – Томск, 2011. – Вып. 7. – С. 6 – 7. (0, 25 п.л.).

Тираж 100. Заказ № 167.

Томский государственный университет
систем управления и радиоэлектроники

634050, г. Томск, пр. Ленина, 40.

Тел.: 53-30-18.