

УДК 94(571.1)

И.А. Агеев

УПРАВЛЕНИЕ ИЗЫСКАНИЕМ, СТРОИТЕЛЬСТВОМ И ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОГО ПУТИ

Исследуются вопросы, касающиеся организаций, обществ, комиссий, которые в разной степени были связаны с Обь-Енисейским соединительным путем. Они осуществляли обслуживание, руководство, контроль, финансирование водного пути. Административная система соединительного канала не была приоритетной в предыдущих исследованиях.

Ключевые слова: *Обь-Енисейский водный путь, административное управление.*

История уникального сооружения, каким является Обь-Енисейский водный путь, имеет достаточно обширную литературу, однако есть вопрос, совершенно обойденный исследователями истории канала, – его управление. Цель публикации – определить место управления процессом изысканий, строительства, эксплуатации Обь-Енисейского водного пути в системе хозяйственных ведомств России.

Предварительные изыскания на месте, предложенном Павлом Егоровичем Фунтусовым для строительства канала, производились специальной навигационно-описательной комиссией по указанию Министерства путей сообщения [1. Л. 5]. Эта комиссия снаряжала описательные партии на водораздел Оби и Енисея, а также к Ангаре, которые финансировались государством и частными лицами [1. Л. 2]. Полученные в результате сведения обсуждались на заседаниях Императорского Русского Географического Общества [1. Л. 2–2 об.]. Финансировали изыскательные проекты сибирские купцы Сибиряков [1. Л. 12] и Фунтусов [1. Л. 5]. Следует отметить, что первоначально, еще до строительства канала, рассматривался вопрос об источнике финансирования для строительства. Инженер Сиденснер пытался убедить министра путей сообщения генерал-адъютанта Посьета в необходимости учреждения частного общества для строительства пути [2. Л. 1–5]. Однако эта просьба не была удовлетворена [2. Л. 40]. Государство само взялось за финансирование проекта, причем в тех объемах, которые считало возможным, но эти объемы далеко не всегда совпадали с потребностями строительства.

Временное управление работами по устройству Обь-Енисейского сообщения было организовано Высочайшим указом от 27 июня 1882 г. [3. С. 8]. В качестве вариантов места для размещения управления рассматривались Енисейск и Красноярск [3. С. 8]. Окончательное решение должно было утверждаться генерал-губернатором Восточной Сибири [3. С. 9]. Управление предполагалось сформировать из «...инженеров путей сообщения, чинов Министерства финансов и управления Генерал-губернатора Восточной Сибири и представителя от местного купечества» [4]. Временное управление обладало высоким статусом и имело тот же объем прав и обязанностей, какой был у департамента и техническо-инспекторского комитета шоссейных

и водяных сообщений [3. С. 9]. К концу 1884 г. по представлению министра путей сообщения был утвержден «Техническо-строительный отдел по устройству Обь-Енисейского водяного сообщения» [5]. Выбор места для вышеуказанного учреждения пал на Томск, возможно из-за слабости рынка рабочей силы в Енисейске, и для найма рабочих начальнику работ неизбежно приходилось бы выезжать в Западную Сибирь. В «Сибирской газете» по этому поводу было написано следующее: «Командированный для производства работ по соединению Енисейской системы с Обской инженер Аминов прибыл в Томск, для наемки рабочих, т.к. в Енисейске чувствуется недостаток рабочих рук, но и здесь тоже не нашлось охотников принять его предложения, и г. Аминов отправился далее в Колывань» [6]. Управление по устройству канала, разместившееся в конце концов в Томске [7, 8. С. 5], включало «техническо-строительный отдел, вольнонаемную администрацию, больницу и т.д.» [9]. Таким образом, строительство Обь-Енисейского соединительного пути действительно рассматривалось как стратегическое государственное мероприятие, осуществляющееся под непосредственным руководством МПС. Кроме этого, следует обратить внимание и на то, что управление планировалось разместить в пределах Енисейской губернии по согласованию с генерал-губернатором Восточной Сибири. Последнее может свидетельствовать о том, что канал позиционировался как стимул к развитию именно Восточной Сибири.

Во главе строительства стоял инженер – начальник работ, одновременно выполнявший функции и руководителя строительства, и завхоза. Автор статьи из журнала «Инженер» отмечал: «Нужно согласиться с тем, что он (хозяйственный способ ведения работ. – *И.А.*) затруднителен и, пожалуй, довольно неприятен для всех инженеров вообще и для начальника работ в особенности» [10. С. 375]. Закупки и поставки строительных материалов, оборудования, а также припасов, корма для лошадей, наем рабочих, доставка их к месту работ, организация для них жилья и, кроме этого, составление ежегодных отчетов чрезвычайно обременяли инженеров, зачастую не имевших опыта коммерческой деятельности [10. С. 376].

Поставки продовольствия для рабочих канала в первые годы его существования осуществлялись купцами Колосовым и Ицковичем согласно заключенным контрактам [11. Л. 39 об; 12. Л. 34]. Доставка производилась за казенный счет на пароходах, принадлежащих управлению канала. Ежегодно на канал выезжал представитель от Томской контрольной палаты [13], который «производил фактический контроль работ» [13].

По завершении строительства новый путь был передан в пользование ведомства путей сообщения в лице Томского округа путей сообщения, созданного в 1895 г. [14]. Обь-Енисейский канал был выделен в отдельный Обь-Енисейский участок, к которому позднее присоединили реку Енисей. Со временем судоходство на Енисее развилось настолько, что распространялось на все протяжение реки, а по количеству пароходов Енисей мог конкурировать с Обью и Иртышом. Обь-Енисейский канал оказался в этой системе лишним, его доля в участке выражалась только в названии. Руководство округа постепенно сокращало штат служащих канала. В августе 1912 г. инже-

нера Жбиковского переводят на другую должность, как «остающегося без дела вследствие упразднения Обь-Енисейского канала». В 1913 г. встал вопрос об исключении Обь-Енисейского канала из участка и переименовании самого участка в Енисейский [15. Д. 150. Л. 8]. Об этом в докладе инспектора судоходства при управлении томского округа путей сообщения было сказано: «Фактически судоходство на соединительном пути практически отсутствует, зато существует далеко за пределами участка» [15. Д. 150. Л. 8 об.]. Вопрос был отложен до «сформирования на соединительном пути особого штата» [15. Д. 150. Л. 10].

Уже с момента увольнения с должности начальника участка инженера Жбиковского имущество канала находилось в ведении начальника Обь-Енисейского гидрометрического района – инженера Чернецова [16. Д. 22. Л. 490–491], затем Гаккеля [17. Д. 126. Л. 120]. Несмотря на свертывание работ на канале и кажущееся прекращение его обслуживания, в 1914 г. на шлюзах канала содержались сторожа с жалованьем 34–36 рублей [18. Д. 290. Л. 28–28 об.], а инженер Гаккель изыскивал средства на ремонт пути [18. Д. 290. Л. 78]. Гидрометрический район был включен летом 1918 г. в Обский участок [19. Д. 667. Л. 138]. Однако передача канала в другой участок никоим образом не отразилась на его работе. В 1918 г. при попытке провода через систему парохода «Первый» рабочие столкнулись с огромными трудностями, и было признано, что Обь-Енисейский канал находится в полуразрушенном состоянии [20. Д. 701. Л. 20–21, 24–24 об.]. В годы Гражданской войны канал продолжал действовать, на его поддержание выделялись деньги, в частности на «...заготовку продуктов и материалов, необходимых для казенной лавки Обь-Енисейского водного пути в зиму 1919–1920 гг.» [21. Д. 702. Л. 161–163]. Каналом в этот период заведовал инженер И. Целевич. Инженер Гаккель с 18 июля 1918 г. был переведен с поста начальника Обь-Енисейского гидрометрического района на должность начальника Обского участка Томского округа путей сообщения [22. Д. 614. Л. 20]. С приходом советской власти канал не был сразу закрыт: при образовании районных управлений по водному транспорту (Рупводов) канал был включен в Томский рупвод, в границы которого входили «...реки Томь, Обь от устья Томи до пристани Сары-Чумыш, Чая, Кеть, Парабель, Вас-юган, Тым и Вах, а также Обь-Енисейский канал» [23. Д. 626. Л. 54].

Помимо хозяйственной деятельности, на канале с 1911 г. [24. Д. 302. Л. 482] производились изыскательные работы, которые проводила Обь-Енисейская партия [24. Д. 302. Л. 243 об. – 244], под руководством инженера Е.В. Близняка [24. Д. 302. Л. 426]. Партия занималась изысканиями возможного перспективного направления Обь-Енисейского пути, по другим рекам и параллельно собирала сведения о возможной реконструкции существующего пути.

Таким образом, канал по мере снижения его значимости в планах транспортного освоения Сибири, терял и в административном статусе – от сооружения, учрежденного императорским указом в 1882 г., до второстепенного участка Томского районного управления водного транспорта в 1920-е гг.

Литература

1. *Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 174. Оп. 1. Д. 6082.*
2. *РГИА. Ф. 174. Оп. 1. Д. 1524.*
3. *Сооружение Обь-Енисейского канала // Восточное обозрение. 1883. 1 сент.*
4. *Сибирская газета. 1883. 9 окт.*
5. *Хроника // Восточное обозрение. 1885. 7 февр.*
6. *Сибирская газета. 1883. 15 мая.*
7. *Восточное обозрение. 1891. 3 февр.*
8. *Сибирская газета. 1888. 4 февр.*
9. *Восточное обозрение. 1890. 7 янв.*
10. *Очерк работ на Обь-Енисейском соединительном пути // Инженер: приложение к журналу Министерства путей сообщения. 1886. Кн. 9–10. Отд. III. С. 372–379.*
11. *Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 220. Оп. 1. Д. 53.*
12. *ГАТО. Ф. 220. Оп. 1. Д. 57.*
13. *Местная хроника // Сибирский вестник. 1890. 5 авг.*
14. *Об учреждении томского округа путей сообщения // Восточное обозрение. 1895. 27 авг.*
15. *ГАТО. Ф. 134. Оп. 1.*