

М.В. Забровская*

«ИРТЫШ, МЕЖ РЕК ИНЫХ СКИТАЛЕЦ»:
ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ
РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1920-Х ГОДОВ
НА ПРИМЕРЕ ИРТЫШСКОГО БАССЕЙНА

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-14
УДК 656.62/.611.2+627.4+629.55

Выходные данные для цитирования:

Забровская М.В. «Иртыш, меж рек иных скиталец»: организация деятельности органов управления речным транспортом Западной Сибири в первой половине 1920-х годов на примере Иртышского бассейна // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 186–202. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-14.pdf>

M.V. Zabrovskaya*

“THE IRTYSH, A WANDERER BETWEEN OTHER RIVERS”:
ORGANIZATION OF THE ACTIVITIES OF THE MANAGEMENT
BODIES OF RIVER TRANSPORT IN WESTERN SIBERIA
IN THE FIRST HALF OF THE 1920^S
ON THE EXAMPLE OF THE IRTYSH BASIN

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-14

How to cite:

Zabrovskaya M.V. “The Irtysh, a Wanderer Between Other Rivers”: Organization of the Activities of the Management Bodies of River Transport in Western Siberia in the First Half of the 1920s on the Example of the Irtysh Basin // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 186–202. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-14.pdf>]

Abstract. The article describes the process of formation of the Soviet inland waterway transport management system in Siberia from 1918 to 1926. The research of documents of the West Siberian River Shipping Company and the Department of Sibwaterway for 1925–1926, publications of the “Bulletin of the Board of the West Siberian State River Shipping Company and the Department of the inland waterways of Siberia” and other printed sources of the 1920s allowed reconstructing some features of the shipping situation, berthing areas of the period under consideration. Using the example of the Irtysh shipping district the technical condition of the inland waterways of Western Siberia in the period 1925–1926 is shown, the volumes of dredging works in the Irtysh stretches are considered. The documents of the mid-1920s, found in the State Archives of the Novosibirsk Region, allow us to explore the activities of the Shipping Supervision of the Department of the inland waterways of Western Siberia in the Ob-Irtysh basin in the specified period through messages on the organization of the work of shipping supervision of the Irtysh region. The conducted research of the Irtysh shipping area of the 1920s is especially relevant due to the fact that in the second half of the 20th century several reservoirs with hydroelectric power stations and ship-passing facilities were built on the Irtysh River. The Upper Irtysh cascade from the Bukhtarma, Ust-Kamenogorsk, Shulba completely changed the navigable situation on the Irtysh, the outlines of the coastline.

Keywords: the Ob-Irtysh system, river fleet, wharfs, fairway, waterways signs and marking, 1920s.

The article has been received by the editor on 15.02.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

* **Марина Владимировна Забровская**, Забайкальское региональное отделение Российского общества историков-архивистов, Чита, Россия, e-mail: mzabrovskay@mail.ru
Marina Vladimirovna Zabrovskaya, Trans-Baikal Regional Branch of the Russian Society of Historians and Archivists, Chita, Russia, e-mail: mzabrovskay@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается процесс становления советской системы управления внутренним водным транспортом Сибири с 1918 по 1926 г. Изучение документов Западно-Сибирского речного пароходства и Управления Сибводпути за 1925–1926 гг., публикаций «Бюллетеня правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири», иных печатных источников 1920-х гг. позволило реконструировать некоторые черты судоходной обстановки, пристанских участков рассматриваемого периода. На примере Иртышского судоходного района показано техническое состояние внутренних водных путей Западной Сибири в период 1925–1926 гг., рассмотрены объемы землечерпательных (дноуглубительных) и дноочистительных работ в плесах Иртыша. Выявленные в Государственном архиве Новосибирской области документы середины 1920-х гг. позволили рассмотреть деятельность судоходного надзора Управления внутренних водных путей Западной Сибири в Обь-Иртышском бассейне в указанный период через сведения по организации работы судоходного надзора Иртышского района. Проведенное исследование Иртышского судоходного района 1920-х гг. особенно актуально в связи с тем, что во второй половине XX в. на р. Иртыш появилось несколько водохранилищ с гидроэлектростанциями, судопропускными сооружениями. Верхне-Иртышский каскад из Бухтарминского, Усть-Каменогорского, Шульбинского водохранилищ, сооруженных во второй половине XX в., полностью изменил судоходную обстановку на Иртыше, очертания береговой линии.

Ключевые слова: Обь-Иртышский бассейн, речной флот, пристани, фарватер, знаки и разметка водных путей, 1920-е годы

Статья поступила в редакцию 15.02.2022

Введение. В настоящее время ощущается недостаток опубликованных научных данных о судоходной обстановке, эксплуатировавшихся речных судах, корабельных командах и прочих важных составляющих «живого» представления о судоходстве по западносибирским рекам в период становления советского речного флота. Разработкой данной темы занимается небольшое число современных сибирских исследователей. Большой массив не введенной в научный оборот информации содержится в фондах Государственного архива Новосибирской области (ГАО). Делопроизводственные документы, созданные в исследуемый период государственными органами управления речным судоходством, позволяют изнутри взглянуть на организацию работы на реках Западной Сибири, соотнести конкретные речные суда, изменившие названия в период национализации флота, с их прежней историей, раскрыть кадровый состав речного хозяйства.

В настоящей статье используются материалы ГАО из фонда Р-244 «Управление внутренних водных путей Сибири Центрального управления внутренних водных путей “Цуводпуть” Народного комиссариата путей сообщения СССР, г. Новосибирск, июль 1921–[1929] г.», где хранятся распорядительные и отчетные документы по организации деятельности водных путей Западной Сибири, осуществлению надзора за техническим состоянием флота, документы по личному составу речного флота и пр. Приводятся данные фонда Р-1721 «Акционерное общество открытого типа “Западно-Сибирское речное пароходство” Департамента речного транспорта Министерства транспорта РФ, г. Новосибирск», опись 1 (1920–1993), содержащего отчеты, доклады, справки о состоянии водных путей, составе и ремонте флота, о работе пристанских участков. Для детального анализа состояния судоходства по рекам Западной Сибири важным источником является «Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири», полнотекстовый архив которого за 1924–1928 гг. оцифрован и размещен на сайте Государственной публичной исторической библиотеки. В данном периодическом издании публиковались актуальные, регламентирующие судоходство по рекам Западной Сибири документы, а также интересные исторические данные.

Речное пароходное сообщение по рекам Западной Сибири в плесах Иртышского бассейна в первые десятилетия советской власти представляет особый интерес для исследования, поскольку в настоящее время нет возможности увидеть воочию те места на Иртыше, где шли работы по устройству первых пристанских участков, исследовать старое русло Иртыша. В 1950–1970-е гг. после постройки каскада водохранилищ вся береговая линия претерпела серьезные изменения.

Система управления внутренним водным транспортом Западной Сибири. Сложившаяся в дореволюционные годы в Сибири система речного транспорта оказалась практически разрушена в результате революции 1917 г. и последовавшей Гражданской войны. Крупные пароходства и государственная структура управления судоходством распались. Вплоть до 1920 г. в Сибири менялись власти, что вело к неустойчивому развитию всех сфер деятельности, коснулось это и пароходного сообщения: прервались уже сложившиеся речные торговые пути, нарушилось сообщение между населенными пунктами, особенно это сказалось на удаленных от больших городов деревнях и поселках. В годы Гражданской войны значительная часть судов речного флота не только Сибири, но и всей страны погибла или была повреждена.

С установлением советской власти сибирский речной флот был национализирован. Для управления им к лету 1918 г. создали областное Западно-Сибирское управление (Облвод) с центром в г. Омске, входившее в структуру Главного управления водного транспорта (Главвода) Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) и имевшее 8 районных управлений (Рупводов): Омское, Тобольское, Тюменское, Павлодарское, Семипалатинское, Томское, Новониколаевское, Барнаульское. Однако последовавшие события Гражданской войны прервали его деятельность.

В январе 1920 г. речной транспорт из ведения ВСНХ передали в ведение Наркомата путей сообщения (НКПС), там также образовали Главное управление водным транспортом (Главвод). В Западной Сибири, где советская власть установилась позже, чем в Центральной России, в январе–феврале 1920 г. Сибирским революционным комитетом был издан приказ «...об организации водного транспорта в Западной Сибири», где говорилось: «...В уже освобожденных и ныне освобождающихся от белых банд местностях Западной Сибири Советом Обороны поручено Главводу организовать водный транспорт на установленных декретами и правительственными распоряжениями основаниях, для чего им командирована в Сибирь особая комиссия... которая ныне и открыла свои действия в городе Омске по управлению водным транспортом в областном масштабе и по организации на местах районных водотранспортных учреждений»¹.

Организованная Главным управлением водного транспорта НКПС РСФСР «Сибирская комиссия Главвода» временно приняла на себя функции управления всем водным транспортом Западной Сибири в Обь-Енисейском бассейне. Существующие в городах Семипалатинске, Тюмени, Томске, Барнауле и Красноярске районные управления водного транспорта (Рупводы) были подчинены комиссии Главвода.

В границы Рупводов входили:

- Семипалатинского: реки Иртышского бассейна от г. Павлодара до границы с Монголией;
- Тюменского: рр. Тура, Тобол, Лозьва, Тавда и Конда, а также Иртыш от устья Ишима до впадения в Обь и от устья Иртыша до Обдорска;
- Томского: рр. Обь, Томь (от устья Томи до пристани Сары-Чумыш), Чая, Кеть, Парабель, Васюган, Тымь и Вах, а также Обь-Енисейский канал;
- Барнаульского: р. Обь от устья Томи, рр. Бия, Чарыш и Чумыш и их притоки;
- Красноярского: рр. Енисей и Ангара².

¹ Из приказа Сибревкома об организации водного транспорта в Западной Сибири // Сибирский революционный комитет (Сибревком). Август 1919 – декабрь 1925. Новосибирск, 1959. С. 122.

² Там же. С. 122.

В соответствии с приказом Сибревкома в ведение «Сибирской комиссии главвода» и подчиненных ей органов районных управлений водного транспорта поступили все ранее национализированные «мастерские, пристани, склады, плавучие средства и суда быв. частных и казенных пароходств со всеми материалами, инвентарем и товарами, а равно недвижимые имущества, обслуживающие ныне национализированные судоходные предприятия»³.

В 1921 г. руководство внутренним водным транспортом в РСФСР от Главвода передали вновь образованному Центральному управлению речным транспортом (ЦУРек), входившему в НКПС РСФСР. Западно-Сибирское речное пароходство, в соответствии с новой управленческой структурой, оказалось подчиненным Сибирскому округу путей сообщения (СибОПС), руководившему в то же время некоторыми функциями Управления водного транспорта Западной Сибири, соподчиненного также ЦУРеку.

4 апреля 1923 г. в Москве прошла Всероссийская конференция союза водников, в рамках которой оценку состояния водного транспорта и внутренних водных путей сообщения дал нарком путей сообщения Ф.Э. Дзержинский. В своем докладе он отметил, что «элементы, составляющие наш водный транспорт, особенно речной... недостаточно ясны, недостаточно выявлены. Мы знаем, что статистика и отчетность в области речного транспорта хромает и отстает от всех видов транспорта, и элементов его учета мы до сих пор не имеем. Это обуславливается тем, что концентрация флота в одних руках, в руках государства не явилась результатом развития техники, или результатом развития потребностей самих перевозок, а возникла как результат экспроприации флота у собственников, как результат революции и чисто политических соображений, и поэтому та концентрация, которую мы видим на наших главных водных артериях, не вытекала из непосредственно производственных потребностей, а вытекала из потребностей политических».

И в этом громадная разница между речным транспортом и между железнодорожным. <...> На речном транспорте не было единого собственника даже на одной какой-либо артерии. <...> Эта распыленность, эта индивидуализация, эта замкнутость в себе самом речного транспорта, когда одно судно является одновременно и паровозом и вагоном и имеет совершенно свободный путь, по которому может выполнять свою работу без тех затрат и без того технического согласования, которые требуются на железнодорожном транспорте, существенно отличают его от железных дорог и увеличивают трудности его правильной организации. Кроме того, существенным фактором, отдалившим введения на речном транспорте новых экономических начал, явился жесточайший неурожай, который парализовал развитие водных перевозок... поэтому в прошлую навигацию, которая была началом НЭПа во всех отраслях народного хозяйства, нам приходилось возить или чисто государственные, или ведомственные грузы, что не давало достаточных хозяйственно-экономических оснований для процветания или развития новой экономической политики»⁴.

Для Сибири налаживание ритмичной работы речного транспорта было особенно важно. Новая экономическая политика (нэп), сменившая в 1921–1928 гг. политику военного коммунизма, в Сибири способствовала восстановлению товарообмена между городом и деревней, что должно было привести к восстановлению разрушенной войной эконо-



Рис. 1. Пароход на Иртыше. г. Омск. 1920-е гг.
(Госкаталог № 27957666)

³ Из приказа Сибревкома... С. 123.

⁴ Значение Государственного водного транспорта и его перспективы. М., 1923. С. 5.

мики как города, так и села. По рекам Западной Сибири вновь пошли суда, груженные товарами рыбной, хлебной, мясомолочной, деревообрабатывающей, горнодобывающей промышленности. В условиях стабилизации обстановки и укрепления советской власти вырос и пассажирский поток. Активно использовался речной транспорт в 1920-е гг. в культурном строительстве, в агитационной работе и в борьбе с неграмотностью.

С начала августа 1923 г., во исполнение положений принятого 10 марта 1923 г. декрета ВЦИК, СНК РСФСР от 10.04.1923 г. «О государственных промышленных предприятиях, действующих на началах коммерческого расчета (трестах)»⁵, начался переход государственных речных пароходств на полный хозрасчет. Изменения коснулись всей системы организации речного хозяйства. В апреле 1923 г. произошло разделение функций Госпароходств (организованы региональные Правления) и внутренних водных путей.

В ведении органов Управления внутренними водными путями оставались функции содержания, устройства, организации и улучшения судоходной обстановки на внутренних водных путях; подготовка правил плавания; гидрометрическое и гидрологическое дело; судоподъемные, водоспасательные и водолазные работы; организация связи и электротехника; пожарная охрана и сбор статистических данных.

На местах к навигации 1923 г. организовали семь Управлений внутренних водных путей: Волжское, Северо-Западное, Северное, Днепровское, Доно-Кубанское, Западно-Сибирское и Амурское.

В ноябре 1923 г., через год после заключения союзного договора и образования СССР, куда вошла РСФСР, вместо существовавшего НКПС РСФСР был образован единый общесоюзный Наркомат путей сообщения СССР. В структуре нового наркомата вновь выделили Центральное Управление внутреннего водного транспорта (ЦУРек) и Бюро правлений государственных речных пароходств.

В Положении о Народном комиссариате путей сообщения СССР, введенном в действие Постановлением ЦИК СССР от 12 ноября 1923 г., о Центральном Управлении внутреннего водного транспорта говорилось, что оно «регулирует внутреннюю эксплуатацию (так в тексте. – М. З.), ремонт и развитие внутренних водных путей сообщения, а равно речное и озерное судостроение, руководит в пределах действующих узаконений деятельностью государственных речных пароходств и осуществляет надзор за деятельностью торгового флота на внутренних водных путях»⁶. Задачей Бюро правлений государственных речных пароходств являлось «выявление запросов и нужд отдельных транспортных единиц, согласования их интересов и деятельности»⁷.

Организация работы речного ведомства отражала вводимые правительством страны нормы новой экономической политики. Так, в ведении Госпароходств, до 1924 г. подчиненных Центральному Управлению речного транспорта (ЦУРек) НКПС, находился коммерческий флот, а за местными Управлениями внутренних водных путей закреплялся контроль непосредственно за водными путями и техническим флотом⁸.

Положением о линейном Управлении на водных путях Западной Сибири от 29 февраля 1924 г., утвержденным Уполномоченным Народного комиссара путей сообщения и Председателем Правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства А.Н. Диановым, а также начальником Управления внутренних водных путей Сибири Г.И. Мешковым (ОНвод⁹), вводилось административное деление водных путей Сибири¹⁰.

⁵ Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 10.04.1923 «О государственных промышленных предприятиях, действующих на началах коммерческого расчета (трестах)» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. URL: www.consultant.ru (дата обращения: 22.01.2022).

⁶ Постановление ЦИК СССР от 12.11.1923 «Положение о Народном Комиссариате Путей Сообщения Союза Советских Социалистических Республик» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. URL: www.consultant.ru (дата обращения: 22.01.2022).

⁷ Там же.

⁸ Советский транспорт: 1917–1927. М., 1927. С. 171.

⁹ ОНвод – начальник округа водных путей сообщения.

¹⁰ Положение о линейном Управлении на водных Путях Западной Сибири // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. Омск,

Так, все линии, находящиеся в ведении Управления внутренних водных путей Сибири, по своему протяжению делились на семь самостоятельных районов или плесов следующим образом:

- реки Иртыш и Обь – 5 плесов: Верхне-Иртышское (от Тополева Мыса до г. Павлодара), Средне-Иртышское (от г. Павлодара до устья р. Тобол), Нижне-Иртышское (рр. Тура, Тобол, Тавда, р. Иртыш от устья Тобола до слияния с Обью и р. Обь – от устья Иртыша до Обской губы), Верхне-Обское плёсо (р. Бия от начала до г. Камня и р. Чарыш от дер. Белоглазовой до устья), Обско-Томское плёсо (р. Обь от г. Камня до устья р. Иртыш и р. Томь);
- на р. Енисее – один плес: Енисейский (от дер. Означенной до острова Диксон);
- на Ангаре и Байкале – один плес: Ангаро-Байкальский (р. Ангара от истока до Братского порога и озеро Байкал).

В состав каждого плеса входила одна или несколько обстановочных дистанций:

- Верхне-Иртышский плес: I дистанция (Зайсанская) – от Тополева Мыса до г. Семипалатинска; II (Семипалатинская) – от г. Семипалатинска до ст. Павлодар;
- Средне-Иртышский плес: III (Омская) – от Павлодара до устья р. Тобол;
- Нижне-Иртышский плес: IV (Тюменская) – от г. Тюмени до устья р. Иртыш;
- Верхне-Иртышский плес: V (Барнаульская) – от г. Бийска до г. Камня и Чарыш от д. Белоглазовой до устья;
- Обско-Томский плес: VI (Ново-Николаевская) – от г. Камня до г. Томска; VII (Томская) – по р. Томь от г. Кузнецка до г. Томска; VIII (Нарымская) – от устья р. Томи до устья р. Иртыш;
- Енисейский плес: IX (Красноярская) – от д. Означенной до г. Красноярска; X (Енисейская) – от г. Красноярска до Индыгинских перекатов;
- Ангаро-Байкальский плес: XI (Ангаро-Байкальская) – р. Ангара от истока до Братского порога и оз. Байкал.

Кроме обстановочных дистанций, в состав плесов входили все притоки данных участков рек и все находящиеся в районах плесов затоны, пристани, зимовки и протоки.

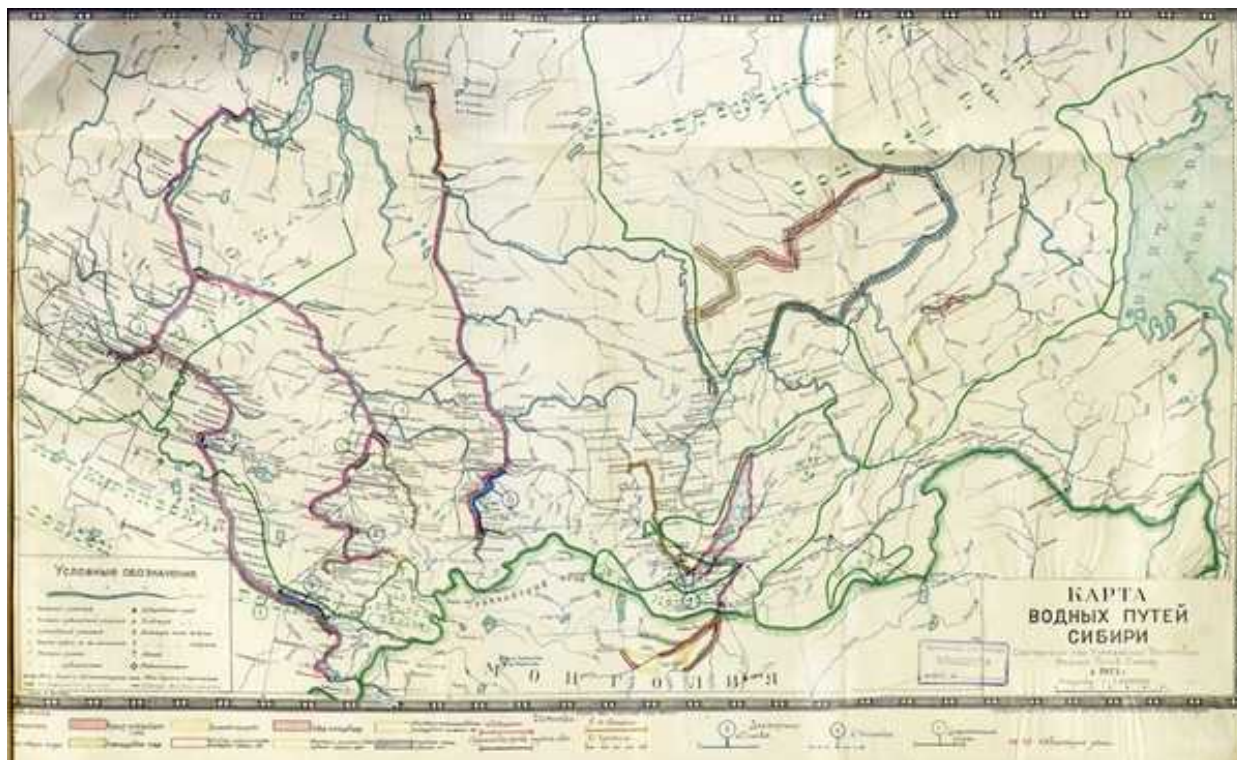


Рис. 2. Карта водных путей Сибири. 1925 г. (ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 4)

Техсостояние флота (1923–1926 гг.). Предстояло провести огромную работу по организации системы речных перевозок на новых социалистических основах, восстановлению речного флота, сильно пострадавшего во время Гражданской войны, и «в ближайшие 5–7 лет довести паровой и непаровой флот до провозоспособности 1913 года»¹¹, так как значение дешевого, по сравнению с железнодорожным, речного транспорта в РСФСР с огромной протяженностью водных путей, по которым перебрасывалось значительное количество грузов, было велико. Однако техническое состояние речного флота на 1923 г. вызывало сильное беспокойство со стороны органов советской власти.

В своем докладе на конференции водников нарком Ф.Э. Дзержинский говорил о том, что уже к моменту национализации речной транспорт был в неудовлетворительном состоянии, «так как годы войны, а также несовершенные формы частновладельческого хозяйства отразились в сильной степени на его готовности и даже ценности. Европейская война, отвлекшая на себя почти все силы и средства страны, была первым этапом разрушения речного Транспорта»¹².

Необходимость обслуживать военные нужды в период Первой мировой войны, отток рабочих рук из производства в действующую армию, удорожание расходных материалов привели к тому, что многие частные судовладельцы не проводили ремонтные работы, откладывая их на более удобное время. После февральской революции 1917 г. судовладельцы существенно сократили расходы на ремонт судов, на содержание речной инфраструктуры и водных путей, что привело к обветшанию дореволюционного речного хозяйства. Как отмечали специалисты, едва ли какая-либо другая отрасль народного хозяйства пострадала так, как водный транспорт.

Нарушение промышленно-хозяйственных связей в стране сказалось на пополнении флота речного транспорта новыми судами, так как производство их оказалось остановлено, и потому советское правительство пошло по пути восстановления и капитального ремонта оставшихся от прежних хозяев кораблей. На восстановление пошли даже те суда, что в годы Гражданской войны были затоплены и впоследствии подняты из воды, поставлены на консервацию или ожидали своей утилизации в связи с сильной изношенностью.

Если на всех внутренних водных путях России к началу 1913 г. было 4 884 паротеплохода и 22 511 непаровых судов, то на 1923 г. в РСФСР имелось 3 488 паротеплоходов и 6 364 непаровых судна, т.е. потери составили 29 % паровых и 72 % непаровых единиц¹³.

По степени технической пригодности весь имевшийся флот разбили на три категории. К первой относилось рабочее ядро, т.е. наиболее мощные суда с хорошим техническим состоянием, они на 1923 г. в среднем по всем водным округам составляли около 50 %. Остальные суда относились, в зависимости от техсостояния, к двум другим категориям – входили в резерв, требующий ремонта, или в нерабочую группу судов.

Большая часть судов рабочего ядра на 1923 г. не соответствовала техническим требованиям по возрасту, т.е. период эксплуатации пароходов превышал средний срок службы, установленный в 30 лет: например, в Сибирском флоте количество паротепловых судов, прослуживших более 25 лет, было около 50 %¹⁴.

В 1923 г. 18 % состава рабочего ядра всего республиканского флота требовали капитального ремонта. Здоровое ядро 1-й категории (малого ремонта) и 2-й (среднего ремонта) паротеплового флота составляло только 43 %, транспортного непарового флота – 47 %.

Паровой флот Сибирского округа состоял из 318 судов, из них к ремонту на 1923 г. назначено было 137, из которых малый ремонт требовался 74 судам, средний – 47, капитальный и восстановительный – 16. Непаровой флот Сибирского округа – всего 486 судов, из них к ремонту на 1923 г. назначено 207, из которых в малом ремонте нуждались 129 ед., в среднем – 62, в капитальном и восстановительном – 16¹⁵.

¹¹ Значение Государственного водного транспорта... С. 14.

¹² Там же. С. 20.

¹³ Там же. С. 20–21.

¹⁴ Там же. С. 22.

¹⁵ Там же. С. 23.

На текущий и капитальный ремонт судов и новое строительство всеми речными Госпароходствами за четыре года (1923–1926) было потрачено более 117 млн руб., благодаря чему на начало 1927 г. их флот насчитывал уже 2 020 пароходов и 3 975 непаровых судов¹⁶.

Для выполнения плановых перевозок по рекам Западной Сибири в навигацию 1926 г. ходили 35 ед. товаро-пассажирского флота мощностью в 13 376 индикаторных сил, 33 буксирные единицы мощностью 13 760 инд. сил, 142 единицы непаровых судов грузоподъемностью в 131 257 т.¹⁷

Техническое состояние внутренних водных путей также было ненадлежащего уровня. С 1915 г. в связи с началом Первой мировой войны был прекращен отпуск средств на капитальный ремонт гидротехнических сооружений и технического флота.

Знаки обстановки. За 1915–1924 гг. оснащение водных путей предостерегательными знаками претерпело серьезные изменения как с точки зрения сокращения протяженности, так и по частоте размещения знаков обстановки и исправности их функционирования, что приводило к ухудшению аварийной ситуации. Самым трудным по всей стране оказался 1924 г., когда протяженность обстановки фарватера знаками составляла 78 % от довоенного уровня, и лишь 45 % от общего протяжения имели освещение, т.е. могли использоваться для обозначения фарватера и в ночное время¹⁸.

На 1922–1923 гг. по Западно-Сибирскому управлению внутренних водных путей для обстановки фарватера имелось 8 448 знаков, из них лишь 4 043 освещались ночью¹⁹.

С 1925 г. увеличились ассигнования на восстановление и увеличение протяженности знаков обстановки, и уже в навигацию 1926 г. она на 6 % превышала довоенный уровень. Стали применяться специальные проблесковые береговые фонари системы Далена и плавучие бакены, а также ночные сигнальные вывески глубин (табл. 1).

Таблица 1

Сравнительные данные о состоянии обстановки фарватера на плесах р. Иртыш на 01.06.1925 г. и 01.10.1926 г.

Плеса	Протяжение в км (1925/1926)		Кол-во обставленных мест (1925/1926)		Кол-во знаков (1925/1926)				Проблесковых фонарей
	освещ.	не освещ.	всего	из них действ. постов	береговых		речных		
					освещ.	не освещ.	освещ.	не освещ.	
Тополев Мыс – Семипалатинск	133/759	571/0	194/786	25/66	2/4	304/353	42/230	146/2	8
Семипалатинск – Павлодар	0/475	474/0	73/835	46/96	0/29	89/155	0/417	222/4	0
Павлодар – Омск	0/591	553/0	116/400	43/86	0/57	192/138	0/196	119/8	0
Омск – у. р. Тобол	0/1199	1119/0	133/392	3/95	0/71	186/143	0/164	16/10	0
Тобольск – у. р. Иртыш	0/665	0/0	0/166	0/68	0/66	0/0	0/89	0/0	0
На 1 июня 1925 г. обстановка не открыта									

Составлено по: Сведения о состоянии обстановки фарватера на плесах рек Сибири на 1 июня 1925 г. // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новосибирск], 1925. № 13 (48) (17 июля). С. 6; ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 20 об. – 21.

¹⁶ Советский транспорт... С. 181.

¹⁷ Резолюции по докладам Правления и Отделов его на 3-м производственном Советании Агентов Госпароходства // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новосибирск], 1926. № 4 (65) (2 апр.). С. 24.

¹⁸ Советский транспорт... С. 172.

¹⁹ Речной транспорт в 1922–23 году. М., 1924. С. 7.

Землечерпательные (дноуглубительные) и дноочистительные работы. Нуждались в дополнительном финансировании и работы по расчистке русел судоходных и условно судоходных рек, землечерпательные и очистительные операции, производимые до революции частными судоходными компаниями. На сибирских реках, где в военные годы не проводилась расчистка русел, существенно снизились глубины, что затрудняло судоходство. Разрушенным оказался и технический флот, осуществлявший землечерпательные и карчеуборочные мероприятия.

Лишь в 1923 г. работы по расчистке фарватеров основных судоходных рек возобновились, землечерпательный флот пополнился вышедшими из ремонта судами – пароходами, шаландами; вернули в строй дноуглубительные снаряды и карчеподъемники. Уже к 1926 г. производительность его составляла 63 % по отношению к довоенному уровню, что позволило поддерживать высокий уровень транзитных глубин на большинстве российских рек²⁰. В целях очистки фарватера проводились работы по подъему затонувших судов. С 1917 г. до конца навигации 1923 г. по всем рекам страны речники извлекли 1 407 судов²¹.

Производственной программой по Западно-Сибирскому управлению внутренних водных путей на навигацию 1923 г. были назначены к поддержанию минимальные транзитные глубины на водных путях от 5 до 9 футов в зависимости от плеса. Для выполнения дноуглубительных работ к концу навигации 1923 г. Управлению были выданы плавучие средства, в числе которых было 15 землечерпательных снарядов, 65 паровых судов, 102 непаровых судна²². Среди основных дноуглубительных снарядов на реках Западной Сибири использовались национализированные у частных владельцев землечерпательницы: «Сибирская 4» (с обыкновенными лотками), «Сибирская 5, 6» (с подвесными лотками), «Сибирская 1, 2, 3, 7, 8, 9» (с обыкновенными лотками и рефулерной помпой)²³, а также землеотвозные шаланды, 2 экскаватора английских. К 1926 г. на реках Сибири дополнительно имелось еще 6 землечерпательниц «Сибирская 10–15».

Однако техническое обслуживание водных путей из-за недостаточности финансирования в первой половине 1920-х гг. заключалось, как правило, в дноуглубительных работах (расчистке) и в поддержании технического состояния имеющихся затонов в верхних и средних плесах рек с наиболее интенсивным судоходством, нижние плесы оставались в своем естественном состоянии.

На реках Сибири к расчистке транзитных глубин приступили в навигацию 1925 г.²⁴ Например, летом 1925 г. в ходе плановых землечерпательных работ силами Верхне-Иртышского технического участка Сибводпути землечерпательница «Сибирская 4», пароходы № 106, 115, 146 и катер № 7 расчистили перекаты Бобровский, Верхний Водопой, Поворотный, Кругленький и Слободский. Снаряд «Сибирская 7», пароходы № 145, 190, «Советская Россия» и катер № 9 на Средне-Иртышском техническом участке расчищали Орловский слив и подходы к Омским пристаням и Омский затон²⁵. В навигацию 1926 г.

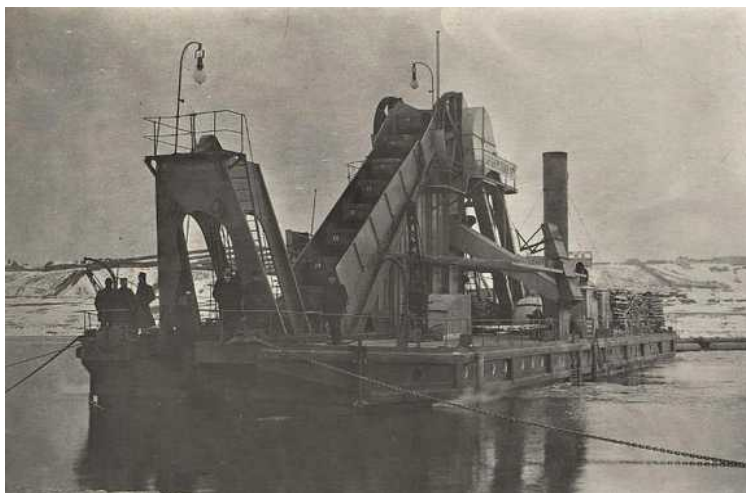


Рис. 3. Землечерпательница «Сибирская-11». Испытания на р. Туре. 1913 г. (Госкаталог № 28588277)

²⁰ Советский транспорт: 1917–1927... С. 173–174.

²¹ Речной транспорт... С. 8.

²² Там же. С. 5.

²³ Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. СПб., 1910. Вып. 22, ч. 3. С. 22–24.

²⁴ По рекам Сибири. Новосибирск, 1926. С. 137.

²⁵ Сведения о землечерпательных работах... С. 5.

перед Управлением Сибводпути стояла задача продолжить работы по землечерпанию на плесах Семипалатинск – Омск (перекаты Глаховский, Воскресенский, Тенте-Су, Алтыбаевский, Корюковский и др.), представляющих опасность для рейсирующих там судов, принять все возможные по техническим условиям меры к улучшению судового хода на перекатах Семь братьев и Дедушкина шивера²⁶.

В тот же период проводились и дноочистительные работы, а именно – уборка камней и карчей при помощи снарядов и ручным способом, для чего был задействован весь небольшой дноочистительный флот Западной Сибири, состоящий из четырех снарядов: камнеподъемницы, двух кранов, карчеподъемницы. Ввиду недостаточности этого флота для всех рек Западной Сибири достичь каких-либо значительных результатов было невозможно, и потому снаряды использовались лишь на участках, наиболее важных для судоходства. На Иртыше, например, карчеподъемные работы велись на самом оживленном плесе Семипалатинск – Павлодар. Камнеподъемные работы при помощи снарядов велись на Иртыше в плесе Усть-Каменогорск – Павлодар, где из-за каменистого речного русла при разработке судоходных каналов в шиверах образовывалось много наносных камней. Также уборка камней на Иртыше велась и без использования специальных снарядов²⁷.

Деятельность судоходного надзора. В марте 1923 г. восстановили упраздненный после национализации флота Судоходный надзор (Судонадзор), заменивший действовавшую до 1917 г. Инспекцию судоходства на внутренних водных путях. До 1922 г. его функции распределялись между несколькими министерствами и ведомствами. На реках Западной Сибири функции судоходного надзора в указанный период выполнял Инспекторско-судоходный отдел СибОПС.

В 1923 г. в г. Омске при Управлении внутренних водных путей учредили отдел судоходного надзора, куда входили пять бассейновых инспекций, в том числе Судоходная инспекция Обь-Иртышского бассейна. Основными задачами Судонадзора были: а) контроль за использованием судоходных и сплавных рек, пристаней и бечёвников²⁸; б) наблюдение за порядком и безопасностью судоходства и сплава, контроль за исполнением документов, регламентирующих судоходство; в) выполнение мероприятий по организации безопасного движения по внутренним водным путям; г) непосредственное осуществление контрольных мероприятий на пристанях; д) расследование аварий и прочих правонарушений на внутренних водоемах; е) организация зимовки судов в затонах; ж) обеспечение пожарной безопасности на пристанях и водных путях²⁹.

По общей протяженности судоходных и сплавных водных путей на 1925–1926 гг. в ведении Западно-Сибирского Управления внутренних водных путей находилось 57 178 км речных водных путей и оз. Байкал (площадью 30 468 км и длиной судового хода 1 310 км), в их числе судоходных рек – 28 687 км, сплавных – 28 491 км. Из судоходных рек фактически эксплуатировались лишь 21 800 км и озеро Байкал. «Точное протяжение эксплуатировавшихся (так в тексте. – М. З.) сплавных путей неизвестно; по приблизительным данным оно не превышает 47 % всей пригодной для сплава речной сети. Технически обслуживалось 12 546 км судоходных рек (58 % от эксплуатировавшейся судоходством сети и 44 % от всего протяжения судоходных рек) и озеро Байкал»³⁰, – отмечалось в «Годовом отчете о деятельности судоходного надзора Сибводпути за 1925–1926 гг.».

Наиболее важными для Западной Сибири водными путями являлись рр. Иртыш, Обь, Енисей, их основные притоки рр. Тура, Тобол, Томь, а также р. Ангара, оз. Байкал и

²⁶ Резолюции по докладом Правления... С. 26.

²⁷ Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 20.

²⁸ Бечёвник – отмель вдоль подошвы высокого речного берега, затопляемая во время половодья и обнажающаяся при низком уровне воды в реке; узкая (около 20 м) полоса вдоль внутренних водных путей сообщения вне черты городских поселений с ограниченными в интересах судоходства и сплава древесины возможностями по использованию.

²⁹ Речной транспорт... С. 9–10.

³⁰ ГАО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 5 об.

р. Селенга. Судоходство осуществлялось и по другим менее значительным притокам указанных рек, однако движение там имело случайный характер³¹.

Иртышский район Судонадзора. В бассейне р. Иртыш в указанный период общая протяженность водных путей составляла 23 471 км, из них судоходных – 5 933 км, условно судоходных, доступных для эксплуатации судов в большую воду – 4 833 км, сплавных – 9 528 км и непригодных для сплава – 3 177 км. Основной водоток бассейна р. Иртыш, делившийся на Черный Иртыш (общей протяженностью 152 км), оз. Нор-Зайсан (91 км) и Белый Иртыш (3 608 км), был полностью судоходен³².

Как сообщалось в «Общем обзоре Сибирских рек и их судоходных условий за 1926–1927 гг. – 1930–1931 гг.»³³, составленном специалистами Западно-Сибирского речного пароходства, Черный Иртыш, берущий начало в Монголии, вступал в пределы России недалеко от устья своего правого притока р. Алкабек и условно делился на две части – верхнюю и нижнюю (в пределах РСФСР) – протяжением более 138 км. Российская часть была доступна для судоходства пароходам с осадкой от 4 до 6 четвертей с мая по июль, в остальной период навигации она оказывалась несудоходна. Учитывая очень короткий период навигации и отсутствие каких-либо населенных пунктов на данном участке реки, за исключением киргизских кочевий и небольшого пос. Буран при впадении в Черный Иртыш р. Кальджир, основанного в 1913 г. и к 1925 г. практически ненаселенного, потребности в паромном сообщении по русской части р. Черный Иртыш в первой пол. 1920-х гг. не было, так как отсутствовали как грузы, так и пассажиры³⁴.

Русло Черного Иртыша на российской территории прорезало оз. Зайсан. Несмотря на то, что озеро достигало 30 км в ширину, судовой ход по нему был узким³⁵. Из Зайсана река выходила как Белый Иртыш, имевший в верхнем своем течении характер спокойной степной реки, с малым падением и скоростями, с довольно устойчивым ложем с постоянными глубинами. Как отмечали специалисты во второй половине 1920-х гг., «каких-либо работ для своего улучшения указанный участок не требует и нуждается исключительно в достаточной и исправной обстановке фарватера»³⁶.

На данном плесе по судоходной линии Тополев Мыс – Семипалатинск протяженностью 759 км на 1925–1926 гг. для причала судов действовали пристани Тополев Мыс на оз. Зайсан недалеко от места впадения в него Черного Иртыша, и при выходе из озера – Каракас (81 км от Тополева Мыса), затем следовали пристани Буконь (93 км), Баты (89 км), Мало-Красноярская (72 км)³⁷.

От пристани Мало-Красноярской Белый Иртыш, вступая в область западных отрогов Алтайского хребта, переходил в реку с горным характером с большой скоростью водотока и имел ряд мест, затрудняющих судоходство (пороги, каменистые гряды шивер). С дореволюционных пор на этом участке действовали товаро-пассажирские пристани Гусиная (66 км от Мало-Красноярска), г. Усть-Каменогорск (118 км), Предгорная (54 км), Убинск (64 км), Шульба (44 км), г. Семипалатинск (78 км).

От Семипалатинска начиналась линия Семипалатинск – Тара общей протяженностью 1 472 км, первой пристанью линии была Долонь (102 км), затем следовали Известка (51 км), Семиарск (52 км).

Как отмечали специалисты, этот участок, особенно в верхней части между Мало-Красноярской и г. Усть-Каменогорском, «в своем естественном состоянии крайне опасен для

³¹ ГАНО. Ф. Р-1721. Оп. 1. Д. 120. Л. 1.

³² Там же. Д. 178. Л. 2.

³³ Там же. Д. 120. Л. 1.

³⁴ Мешков Г.И. О судоходстве по р. Черному Иртышу // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новониколаевск], 1925. № 2 (37) (3 февр.). С. 11.

³⁵ По рекам Сибири... С. 115.

³⁶ ГАНО. Ф. Р-1721. Оп. 1. Д. 120. Л. 1.

³⁷ Тарифы и расписания движения товаро-пассажирских пароходов в навигацию... года по рекам Западной Сибири (впредь до изменения): В навигацию 1926 г. [Новосибирск], 1926. С. III.

судоходства: река, будучи сжата скалистыми берегами, переходит в быстрый бурный поток с извилистым узким фарватером, с массой выступающих береговых утесов и отдельных камней, наиболее опасными из которых нужно считать перекааты: “Тавалжанский камень”, “Черная сопка”, “Черемшанский” и “Н.-Черемшанский”; эти перекааты требуют расчистки безопасного судового хода путем взрывных камне-уборных работ»³⁸.

Нижняя часть описанного участка, начинавшаяся от г. Усть-Каменогорска, была спокойней, но и там имелось много каменистых и галечных перекаатов, Иртыш имел быстрое течение и отличался трудными судовыми ходами и малыми глубинами. В своем естественном состоянии эта часть реки считалась для судоходства практически непригодной. Для обустройства фарватера здесь были произведены крупные взрывные работы и разработано несколько каналов в русле Иртыша. Поддерживать транзитные глубины «между Усть-Каменогорском и Семипалатинском в 5 четвертей и между Семипалатинском и Семиярском в 6 четвертей»³⁹ было возможно только при проведении ежегодных камнеуборочных и землечерпательных работ. «Весь этот участок, вследствие выноса со льдом во время весеннего ледохода отдельных камней на фарватер, слабой устойчивости судовых ходов и узкости разработанных в каменистых местах каналов, требует особенно внимательного технического обслуживания, состоящего из камне-уборных и землечерпательных работ... а также некоторых выправительных работ»⁴⁰.

Ниже станицы Семиярской характер Иртыша менялся – он вновь переходил в степную реку, приобретал спокойный характер, однако отличался непостоянным руслом, широкой поймой, массой проток, островов и староречий. В плесе от Семиярска до Омска опасность судоходству создавали легко перемываемые песчано-илистые перекааты с предельно малыми глубинами в меженной период.

В данном плесе действовали товаро-пассажирские пристани: Подпуск (80 км от Семиярска), Лебяжья (28 км), Чеган (32 км), г. Ермак (93 км), г. Павлодар (39 км), Черноярка (51 км), Чернорецк (47 км), Качиры (85 км), Иртышск (91 км), Железянка (39 км), Урлютюп (48 км), Татарка (28 км), Черлак (39 км), Соляное (30 км), Ачаир (63 км), г. Омск (64 км).

Для улучшения судоходных условий этого участка поддержание необходимых глубин было возможно только при постоянном транзитном землечерпании и регулярном проведении «выправительных плетневых работ легкого типа»⁴¹, т.е. сооружении на небольшой глубине плетневых заграждений для изменения направления потока (или его части) таким образом, чтобы увеличенные вследствие изменения скорости вызывали размыв ложа в желательном направлении. Как правило, в меженную воду на данном участке выступало до 40 перекаатов с глубинами менее установленных транзитных для участка Семиярск – Павлодар в 6 четвертей, Павлодар – Омск в 7 четвертей. Кроме того, на данном участке скапливались наносимые с верховьев Иртыша карчи, что требовало регулярного проведения карчеуборочных мероприятий. Затруднения для судоходства на данном участке вызывал и недостаток освещенных знаков обстановки.

Ниже г. Омска, от села Чернолуцкого до своего устья, Иртыш протекал по равнине, покрытой крупными лесными массивами, имел спокойное течение с постоянно увеличивающимися глубинами, которые, за исключением некоторых перекаатов в плесе Омск – Чернолучье, редко снижались ниже 9 четвертей, опасность здесь представляли перекааты Захламинский, Харинские и Николаевские, где в меженную воду глубины снижались до 7 четвертей. На данном судоходном участке в целях улучшения судоходного состояния необходима была ежегодная расчистка указанных перекаатов путем землечерпания, регулярно проводилась уборка карчей⁴².

По линии Омск – Тобольск протяженностью 1 209 км находились пристани: Чернолучье (55 км от Омска), Красноярка (14 км), Крупянка (51 км), Черноозерье (30 км), Боровянка

³⁸ ГАНО. Ф. Р-1721. Оп. 1. Д. 120. Л. 1.

³⁹ Там же. Л. 1 об.

⁴⁰ Там же.

⁴¹ Там же.

⁴² Там же. Л. 1 об. – 2.

(18 км), Тунгуслы (32 км), Карташево (31 км), с. Большерецкое (7 км), Такмыцкое (28 км), Танатово (36 км), Евгашино (12 км), Ново-Логоиново (32 км), Айткулово (31 км), Екатерининское (20 км), Тара (13 км), с. Бутаково (41 км), Знаменское (36 км), Аргаис (39 км), Уст-Шиш (30 км), Иванов-Мыс (35 км), Доронино (48 км), Журавлево (15 км), Байбы (12 км), Усть-Туй (8 км), Тевриз (16 км), Кузнецово (22 км), с. Петрово-Нагорное (20 км), с. Утьминское (31 км), Кайсы (19 км), Касмаковы юрты (15 км), Утускун (24 км), Усть-Ишим (11 км), с. Паново (47 км), Юрты Тебендинское (14 км), с. Загваздино (32 км), Карагай (50 км), Ренчики (58 км), Супринская (24 км), Экстезерье (32 км), с. Абалак (91 км), г. Тобольск (31 км). От Тобольска к устью Иртыша (с. Самарово) шла пароходная линия Тобольск – Обдорск общей протяженностью по Иртышу и Оби 1 541 км, включавшая 28 пристаней.

Главные пристани Иртышского района. Как сообщалось в «Годовом отчете о деятельности судоходного надзора управления внутренних водных путей Западной Сибири за 1925 год», «благоустроенных набережных и пристаней на Сибирских реках вообще не существует»⁴³. Остановка судов зачастую производилась прямо к берегу в тех местах, где это оказывалось более удобным. Дебаркадеры или заменяющие их причальные баржи имелись лишь в наиболее крупных населенных пунктах и пристанских участках с наиболее оживленным пассажиропотоком.

Так, в Иртышском районе Судонадзора из-за каменистого и довольно устойчивого ложа реки подход к пристаням в целом был «везде удовлетворителен, несколько стеснен лишь у г. Тюмени на р. Туре стоящими там в большом количестве резервными и бездействующими судами». При осмотре ревизорами Западно-Сибирского Судонадзора бечевников отмечено, что в Иртышском районе «...новых построек, препятствующих судоходству, не наблюдается, лишь обнаружено, что бечевник в районе г. Омска, особенно в затоне “Загородная Роцца”, сильно портился отчасти из-за отсутствия, отчасти из-за неисправности труб и лотков у водосточных городских канав, вследствие чего получается засорение реки и образование побочней, уменьшающих полезную водную площадь, имеющую огромное значение для затона. Об устранении этих вредных явлений Суднадзор вошел с ходатайством в Отдел Местного хозяйства Омгубисполкома, но, к сожалению, за неимением денежных средств у него этот дефект не устранен до сего времени»⁴⁴.

В районе больших городов имелись оборудованные пристанские участки, где для удобства причала пароходов, посадки пассажиров и грузовых операций были поставлены дебаркадеры. Например, у г. Омска находилось восемь пристаней, для пассажиров – четыре дебаркадера. На товаро-пассажирских пристанях № 1 и № 2 в устье р. Оми находились хорошо оборудованные большие каменные и деревянные пакгаузы. «Мостовая вымощена камнем и по бечевнику, вдоль пристаней устроены деревянные тротуары. Затем имеются и жилые помещения, конторы, караулки и материальные склады Водопути и Госпара, а также и барак для временного пребывания пассажиров»⁴⁵. На товарных пристанях № 3, 4, 5, 6, 7, 8, расположенных на Иртыше, имелись деревянные пакгаузы и жилые помещения для служащих. Как сообщалось в отчете, в г. Омске, помимо пристаней Госпароходства, принимали грузы пристани Убекосибири⁴⁶, Отдела местного хозяйства для частных перевозок, а также лесные. Для удобства перевалок на железную дорогу была оборудована пристань № 7 с железнодорожной веткой на левом берегу Иртыша возле станции железной дороги Куломзино в 4 км от Омска. В 1925 г. Госпароходство построило специальное маслохранилище-холодильник.

На пристани у г. Тары на левом берегу Иртыша размещались «дебаркадер Госпароходства, пакгаузы и вновь выстроенное маслохранилище-холодильник. Железнодорожных путей нет. Набережная не благоустроенная»⁴⁷.

⁴³ ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 17 об.

⁴⁴ Там же. Л. 17 об. – 18.

⁴⁵ Там же. Л. 18.

⁴⁶ Убекосибирь – Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и в устье сибирских рек.

⁴⁷ ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 18.

У следующего крупного города на Иртыше – **Тюмени** располагались семь пристанских участков, «на коих расположены 55 складов и пакгаузов, емкостью более чем на 2 миллиона пудов, из них половина остается свободными»⁴⁸, отмечалось в годовом отчете за 1925 г. Большинство имевшихся складов деревянные, к 1925 г. многие из них обветшали и нуждались в капитальном ремонте, так же как и деревянные мостовые и площадки возле них, что, помимо неудобства эксплуатации, также представляло угрозу в противопожарном отношении, так как возле складов проходила пристанская железнодорожная ветка. Имелся там элеватор на 150 тыс. пудов зерна. В «верхней части города выше моста»⁴⁹ и на несколько километров вдоль берега тянулись лесные пристани. Подход судов ко всем пристаням был удобный, «но затруднителен для поворотов больших судов, т.к. р. Тура у Тюмени имеет в межень ширину не более 80 с[ажений], а у противоположного берега стоит масса резервных судов»⁵⁰. Для посадки пассажиров был установлен дебаркадер, а для временного пребывания их «приспособлен один из резервных пароходов»⁵¹.

У **г. Тобольска** имелось четыре пристанских участка, из них два принадлежали Госпароходству и по одному Облгосрыбпрому и Северосоюзу⁵². Илистый берег Иртыша с большими отмелями в пределах Тобольска ежегодно в период весеннего половодья затапливало, что приводило к необходимости обновлять прочные широкие мостки до 100 см длиной и обустроить пакгаузы на сваях.

В **г. Павлодаре** грузовые пристани располагались на правом берегу староречья Иртыша – протоки Усолка, а пристани общего пользования и лесные находились на правом берегу самого Иртыша. К пристаням подходила железнодорожная ветка, примыкающая к Транссибу, так же как и к пристаням у небольшого **г. Ермака**⁵³ на левом берегу р. Иртыш, куда поступал уголь от находившихся в 110 км от города Экибастузских каменноугольных копей⁵⁴.

В следующем вверх по течению Иртыша крупном **г. Семипалатинске** имелись грузовые пристанские участки Западно-Сибирского госпароходства и пристани для общего пользования. Большинство из них размещались вблизи города на правом берегу Иртыша. Для причала пассажирских пароходов стояли два дебаркадера, в качестве «зала ожидания» использовался деревянный барак. «Песчаная коса от ухвостья острова против пристаней препятствует отвалу пароходов от дебаркадеров, вследствие чего оборот невозможен и пароходы отходят задним ходом, что особенно опасно при навалных ветрах»⁵⁵, – отмечали речники. В заречной слободе Аялаш⁵⁶ на левом берегу Иртыша находились пристани «исключительно для склада шерсти, где производится промывка таковой»⁵⁷. Пристанские участки для причала плотов и складирования лесосплавных материалов находились в верхней части города, а также «ниже пассажирских пристаней у лесопилки»⁵⁸.

В местах необорудованных пристаней, находящихся в своем естественном состоянии, в июне 1925 г. Сибгоспароходством было указано обустроить причальные столбы (мертвяки), чтобы «пароходы при совершении привало-отвальных операций не тратили лишнего времени и не увеличивали своих простоев», и для этого «на всех пристанях, где установлена расписанием остановка пароходов, обязательно вырыть мертвяки и по возможности нанять сторожей, для своевременного и аккуратного приема чалок»⁵⁹.

⁴⁸ ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 18–18 об.

⁴⁹ Там же. Л. 18 об.

⁵⁰ Там же.

⁵¹ Там же.

⁵² Северосоюз – Обь-Иртышский союз кооперативов (существовал в 1917–1931 гг.).

⁵³ Ныне г. Аксу, Восточно-Казахстанская обл., Казахстан.

⁵⁴ ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 18 об.

⁵⁵ Там же. Л. 19.

⁵⁶ Слобода Аялаш – совр. Алаш.

⁵⁷ ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 19.

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ Об устройстве причальных столбов // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новониколаевск], 1925. № 11 (46) (3 июля). С. 4.

Товаро-пассажирское движение Западно-Сибирского госпароходства. Перевозку пассажиров на междугородних линиях в Иртышском районе в навигацию 1924–1926 гг. осуществляло Западно-Сибирское госпароходство, обслуживавшее более десятка магистральных пассажирских, багажных, грузовых линий, а также транзитные и местные линии, из них магистральных товаро-пассажирских – 11. В начале 1926 г. отделом движения Управления Сибводпути было принято решение: «В связи с хозяйственным ростом Сибири, вызывающим увеличение грузоперевозок и пассажирского передвижения, на некоторых плесах число пассажирских пароходов увеличить, а именно:

На плесе Тополев-Мыс – Семипалатинск к двум пассажирским пароходам добавить третий и один поставить специально товарным. На плесе Семипалатинск – Тара к четырем пароходам добавить пятый.

На плесе Бийск – Томск к шести пароходам добавить седьмой.

На остальных плесах движение оставить без изменения. <...>

К устранению отмеченного в 1925 году нарушения расписания ныне надлежит принять следующие меры: в Агентствах грузовые работы ввести в ночное время, а на попутных пристанях с значительным грузооборотом устроить мостки, дрова для пожара пароходов с места, зимней выкладки таковых подвозить к приплеску. Промежуточные пристани, не имеющие штата, оборудовать причальными столбами и заусловить прием чалок, для каковой цели привлечь местных крестьян, выплачивая таковым вознаграждение кассой парохода в установленном размере. <...>

В настоящую навигацию ввести движение судов по графику. Графики заблаговременно вычерчиваются Отделом Движения Правления и высылаются на места.

Места должны наблюдать за выполнением намеченным по графику движением, не допуская от него отклонений.

График даст возможно наглядно судить о движении судов и ходе перевозок.

При замеченном отклонении в выполнении графика Агентство должно произвести всестороннее расследование причин невыполнения графика и представить в Правление объяснение, почему движение по графику выполнено быть не может»⁶⁰.

В итоге в навигацию 1926 г. в плесе Тополев Мыс – Семипалатинск работали четыре парохода: «Алтай» (бывший «Петроград», командир М.З. Токарев (1924–1926)), «Лобков» («Прохор Андреев», командиры П.Я. Макеров (1924), И.А. Бобров (1926)), «Тюмень» («Петр Березницкий», командиры И.А. Бобров (1924), П.Я. Макеров (1926)) и «Роза Люксембург» («Филициата Корнилова», командиры И.П. Сни[/e]гирев (1924–1925), Н.Д. Багаев (1926)), совершавшие рейсы три раза в неделю в обоих направлениях. От Семипалатинска до Мало-Красноярска и дополнительно до Усть-Каменогорска ходили еще два парохода. «Означенных пароходов в этой линии недостаточно ввиду сильного развития горной промышленности в Риддере, близ Усть-Каменогорска, т.к. пароходы шли переполненные пассажирами, а груз весь не забирался и оставался каждый раз до следующего парохода. Необходимо ввести в эту линию п/х «П. Шлеев», отремонтировав его котел. Количество пассажиров увеличилось по сравнению с 1925 г. на 3,4 %, багажа на 30 % и груза на 50 %»⁶¹, – отмечалось в информационной записке Судонадзора в 1926 г.

В плесе Семипалатинск – Омск – Тара в навигацию 1925–1926 гг. ходили пять пароходов: «5-й Октябрь» («Витязь», командир М.Ф. Ярунов (1924, 1926)), «8-е Февраля» («Нор-Зайсан», командир М.Ф. Жолобов (1924–1926)), «Ленинград» («Петроград», командир М.В. Мошкин (1926)), «III-й Интернационал» («Прокопий Плещеев», командиры А.Н. Зырянов (1925), И.П. Сни[/e]гирев (1926)), «Воткинский завод» (командиры К.Т. Нечаев (1924), К.Н. Титов (1926)). Последние три – большие пароходы глубокой осадки – при наступлении в конце августа мелководья рейсировали только между г. Павлодаром и г. Тарой. Рейсы совершались регулярно 3 раза в неделю. «По сравнению с прошлым 1925 г. движение увели-

⁶⁰ Резолюции по докладом Правления и Отделов его... С. 24–25.

⁶¹ ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 234. Л. 64 об.

чилося на одно отправление благодаря введению в эту линию п/х “III-й Интернационал”»⁶². В плесе Омск – Тобольск с интервалом в 10–12 суток курсировал пароход «Карл Маркс» («Андрей Первозванный», командир А.А. Ильин (1926))⁶³.

Выводы. Таким образом, на примере Иртышского судоходного района прослежена стабилизация ситуации с грузопассажирскими перевозками и нормализация технического состояния внутренних водных путей Западной Сибири в период формирования государственных органов управления речным транспортом Сибири в первой половине 1920-х гг. Как свидетельствуют анализируемые в статье данные архивных и печатных источников исследуемого периода, Государственному Западно-Сибирскому речному пароходству в весьма короткие сроки удалось ввести в строй необходимое для удовлетворения товаро-пассажирского спроса число речных судов, национализированных советской властью, восстановить основные речные транспортные линии. Управление внутренних водных путей Сибири сумело организовать работы по приведению технического состояния русел судоходных и условно-судоходных рек Обь-Иртышской системы, речной инфраструктуры и гидротехнических сооружений к довоенному уровню. Особую роль в советской системе организации внутренних водных путей стали играть региональные органы судоходного надзора, решавшие задачи по наведению порядка и безопасности движения и сплава в подконтрольных речных бассейнах.

Литература

Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. 1924. № 7 (4 марта); 1925. № 11 (46) (3 июля), № 13 (48) (17 июля); 1926. № 4 (65) (2 апр.).

Значение Государственного водного транспорта и его перспективы / Народный комиссариат путей сообщения. М.: [Ред.-изд. отд. НКПС], 1923. 40 с.

Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. СПб.: Упр. внутренних водных путей и шоссейных дорог, 1910. Вып. 22: Землечерпательные работы Министерства путей сообщения на внутренних водных путях Российской империи в 1906–1908 гг. Ч. 3. Таблицы. VIII. 82 с.

Мешков Г.И. О судоходстве по р. Черному Иртышу // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новониколаевск], 1925. № 2 (37) (3 февр.). 12 с.

По рекам Сибири: Очерки хозяйства и транспортной связи в районе деятельности Сибгоспароходства / под общ. наблюдением проф. Н.Я. Новомбергского и М.П. Горлова. Новосибирск: Зап.-Сиб. гос. речное пароходство, 1926. 206 с.

Речной транспорт в 1922–23 году / НКПС. Центр. упр. речного транспорта. М.: [б.и.], 1924. 71 с.

Сибирский революционный комитет (Сибревком). Август 1919 – декабрь 1925: сб. док-тов и мат-лов / предисл. Н.С. Рукина. Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1959. 658 с.

Советский транспорт: 1917–1927 / Нар. ком. пут. сообщ.; общ. ред.: И.Н. Кирсанов, М.В. Земблинов, С.А. Панафидин, В.И. Рудковский. М.: Нар. ком. пут. сообщ., 1927. 243 с.

Тарифы и расписания движения товаро-пассажирских пароходов в навигацию... года по рекам Западной Сибири (впредь до изменения): В навигацию 1926 г. / НКПС. Западно-Сибирское государственное речное пароходство. [Новосибирск]: Сибгоспароходство, 1926. 263 с.

⁶² ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 234. Л. 64 об.

⁶³ Там же.

References

(1924–1926). *Byulleten' pravleniya Zapadno-Sibirskogo gosudarstvennogo rechnogo parokhodstva i Upravleniya vnutrennikh vodnykh putey Sibiri* [Bulletin of the Board of the West Siberian State River Shipping Company and the Department of Inland Waterways of Siberia]. 1924. No. 7 (March 4); 1925. No. 11 (46) (July 3), No. 13 (48) (July 17); 1926. No. 4 (65) (April 2).

Kirsanov, I.N., Zemblinov, M.V., Panafidin, S.A., Rudkovskiy, V.I. (Ed.). (1927). *Sovetskiy transport: 1917–1927* [Soviet Transport: 1917–1927]. Moscow, Nar. kom. put. soobshch. 243 p.

(1910). *Materialy dlya opisaniya russkikh rek i istorii uluchsheniya ikh sudokhodnykh usloviy* [Materials for Describing Russian Rivers and the History of Improving Their Navigable Conditions]. Iss. 22: *Zemlecherpatel'nyye raboty Ministerstva putey soobshcheniya na vnutrennikh vodnykh putyakh Rossiyskoy imperii v 1906–1908 gg.* [Dredging Work of the Ministry of Transportation on the Inland Waterways of the Russian Empire in 1906–1908.] Part 3. *Tablitsy* [Tables]. St. Petersburg, Department of inland waterways and highways, VIII. 82 p.

Meshkov, G.I. (1925). O sudokhodstve po reke Chernomu Irtysyu [About Navigation on the Black Irtys River]. In *Byulleten' pravleniya Zapadno-Sibirskogo gosudarstvennogo rechnogo parokhodstva i Upravleniya vnutrennikh vodnykh putey Sibiri*. [Novonikolaevsk]. No. 2 (37) (February 3). 11 p.

Novombergskiy, N.Ya., Gorlov, M.P. (Ed.). (1926). *Po rekam Sibiri: Ocherki khozyaystva i transportnoy svyazi v rayone deyatelnosti Sibgosparokhodstva* [Along the Rivers of Siberia: Essays on Economy and Transport Communications in the Area of Activity of the Siberian State Shipping Company]. Novosibirsk, Zap.-Sib. gos. rechnoe parokhodstvo. 206 p.

(1924). *Rechnoy transport v 1922–23 godu* [River Transport in 1922–23]. Moscow. 71 p.

Rukin, N.S. (Ed.). (1959). *Sibirskiy revolyutsionnyy komitet (Sibrevkom). Avgust 1919 – dekabr' 1925. Sb. dok. i materialov* [Siberian Revolutionary Committee (Sibrevcom). August 1919 – December 1925. Collection of Documents and Materials]. Novosibirsk, Novosibirskoe knizhnoe izdatel'stvo. 658 p.

(1926). *Tarify i grafik dvizheniya gruzopassazhirskikh parokhodov v navigatsiyu... goda po rekam Zapadnoy Sibiri (vpred' do izmeneniya): V navigatsiyu 1926 g.* [Tariffs and Traffic Schedule of Cargo-Passenger Steamers in Navigation... Year on the Rivers of Western Siberia (Before the Change): In the Navigation of 1926]. [Novosibirsk], Sibgosparokhodstvo. 263 p.

(1923). *Znachenie Gosudarstvennogo vodnogo transporta i ego perspektivy* [The Value of the State Water Transport and Its Prospects]. Moscow, Red.-izd. otd. NKPS. 40 p.