

Литвинова Ольга Геннадьевна

ИСТОРИЯ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ НА ВОДНЫХ ПУТЯХ СИБИРИ (КОНЕЦ XVIII - XIX В.)

Статья посвящена истории исследований и поиска наиболее удобных маршрутов для соединения сибирских рек в единый торговый водный путь. Автор приводит историю полевых экспедиций, выполненных инженерами путей сообщения, представителями купеческого сословия и другими исследователями на водоразделах рек Оби, Енисея, Лены. Впервые кратко рассмотрена деятельность инженеров по изучению природно-климатических и социокультурных особенностей Сибири XIX в.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/3-3/29.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2015. № 3 (53): в 3-х ч. Ч. III. С. 111-116. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/3-3/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hlist@gramota.net

УДК 94+626-1/2

Исторические науки и археология

Статья посвящена истории исследований и поиска наиболее удобных маршрутов для соединения сибирских рек в единый торговый водный путь. Автор приводит историю полевых экспедиций, выполненных инженерами путей сообщения, представителями купеческого сословия и другими исследователями на водоразделах рек Оби, Енисея, Лены. Впервые кратко рассмотрена деятельность инженеров по изучению природно-климатических и социокультурных особенностей Сибири XIX в.

Ключевые слова и фразы: история исследования Сибири; инженерные изыскания; водные пути; судоходство; экспедиции.

Литвинова Ольга Геннадьевна*Томский государственный архитектурно-строительный университет**litvinovaolga1982@gmail.com***ИСТОРИЯ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ
НА ВОДНЫХ ПУТЯХ СИБИРИ (КОНЕЦ XVIII – XIX В.)[©]**

*Статья выполнена при финансовой поддержке РГНФ, проект № 14-04-00289
«Историко-технические и планировочные особенности соединения сибирских рек Оби и Енисея
в конце XIX столетия (деревянные гидротехнические сооружения “Обь-Енисейского канала”)».*

Экономическое, культурное и территориальное развитие любого государства всегда зависело от качества и протяжённости путей сообщения, позволяющих наиболее быстро и недорого перемещать торговые и военные караваны. В историографии, посвященной истории формирования транзитной сети коммуникаций¹ России, исследователи XX столетия наиболее часто уделяли внимание развитию железных и сухопутных дорог, поскольку их успешное строительство влияло на социокультурные, экономические и градостроительные аспекты жизни прилегающих населённых пунктов. Также существует ряд работ, посвящённых технологическим особенностям устройства сухопутных путей.

Во второй половине XX в. начали появляться работы, посвящённые истории развития водного транспорта и водных путей сообщения Сибири XVIII-XIX вв. В 1963 г. была опубликована монография И. А. Асаланова, где автор рассматривает социальные и экономические особенности освоения юго-восточной Сибири во второй половине XIX в. Путям сообщения Сибири автор посвятил отдельную главу своего исследования [4, с. 279-304]. Уделено внимание сибирским речным путям в путеводителе Л. А. Плечко, где кратко излагается история появления водных путей и подробно описывается современное эксплуатационное состояние [14, с. 38-41]. Материалы о развитии речных путей Сибири представлены в работах, опубликованных в конце XX века В. Н. Большаковым. Привлекая широкий круг источников, периодическую печать и архивные источники, автор излагает историю развития речного транспорта в Сибири [7]. Так же В. Н. Большаков характеризует судоходство на отдельных речных бассейнах Западной и Восточной Сибири, уделяя внимание соединению притоков рек Оби и Енисея в единую транспортную артерию [6].

В особую группу можно выделить научные работы сибирских авторов рубежа XX-XXI вв.: И. А. Агеева [2], Д. А. Ананьева [3], В. П. Бойко [5], А. С. Дикун [10], Е. Н. Туманник [19], В. П. Шахерова [21]. Авторы всесторонне рассматривают историю сибирского купеческого сословия и его вклад в экономическое развитие сибирского региона, а так же их участие в формировании транспортной инфраструктуры. Однако в современных научно-исследовательских работах отсутствует аспект истории инженерных изысканий на сибирских реках. Также до конца не определены степень и значимость изысканий, выполненных инженерами путей сообщения в истории исследования Сибирской земли.

В данной научной работе представлен обобщающий анализ материалов, полученных в результате архивно-библиографических изысканий в фондах Российского государственного исторического архива (РГИА) и Российской национальной библиотеки (РНБ). Автор рассматривает специфику инженерных изысканий на реках Западной и Восточной Сибири, на основании предписаний и служебных поручений Министерства путей сообщения в хронологическом порядке.

До середины XVIII в. транзитные пути сообщения России с Сибирью представляли собой смешанный тип перевозок: сочетание водных и сухопутных маршрутов от г. Перми к восточным и юго-восточным границам государства. Основными преградами для единого транзитного маршрута были речные мели, пороги и водоразделы между крупными речными системами Волги, Иртыша, Оби, Енисея, Ангары и Лены. В конце XVIII в. в процессе освоения природных ресурсов Урала и Сибири самостоятельно сформировалась система сухопутных сибирских маршрутов, названная в дальнейшем Большим Сибирским трактом [5, с. 73-83]. Тем не менее, низкое качество сухопутных дорог делало актуальным использование водных путей. В конце XVIII – начале XIX в., с развитием торговых отношений с Китаем, неоднократно поднимался вопрос о вполне реальной возможности соединить притоки крупных водных систем Европейской части России с бассейнами рек Оби, Енисея и оз. Байкала [8, с. 7-10].

[©] Литвинова О. Г., 2015

¹ Коммуникация – путь сообщения, линия связи. Воздушные, водные коммуникации, подземные коммуникации.

Официально хронологический период начала поисков линий соединения сибирских рек с реками Европейской части России принято определять с 1810 г. (даты создания X Округа путей сообщения). Однако в архивных документах, хранящихся в фондах РГИА, имеются дела с регулярными отчётными рапортами о полевых изысканиях генерал-майора О. И. Новицкого¹, в 1797-1804 гг. [15, д. 92, л. 4-12]. В этот период О. И. Новицкий служил управляющим Чекистскими суконными фабриками в г. Иркутске, принадлежавшими Министерству путей сообщения (МПС). В рапорте тогда ещё крепс-цалмейстера О. И. Новицкого от 12 августа 1797 г. сообщается о найденном удобном сообщении между р. Тым (приток р. Оби) и р. Сым (притоком р. Енисей) [Там же, д. 2, л. 1-2, 2 об.].

Деятельность МПС по изысканию на сибирских реках в конце XVIII в. официально не производилась, так как отсутствовали финансирование и профессиональные кадры. В течение шести лет после найденного сообщения, землемером Лосевым (под руководством О. И. Новицкого) были частично проинвентаризированы озеро Байкал и реки Ангара, Енисей (до устья р. Сым), Тым, Сым, Кеть и Иртыш [Там же, л. 13-16]. Средства на изыскания выделялись Томским и Тобольским губернаторами. В 1804 г. О. И. Новицкого отозвали в г. Санкт-Петербург, и дальнейшее руководство изысканиями было временно возложено на Томского губернатора, но реальных действий им не предпринималось. К инженерным изысканиям на Обь-Енисейском водоразделе вернулись десять лет спустя.

В 1805 г. граф Н. П. Румянцев², возглавляя Департамент водяных коммуникаций, распорядился о выделении 6 тыс. руб. инженеру Д. К. Сомину на исследование сибирских рек. При этом было дано предписание об осмотре местных и гидрографических особенностей предполагаемых соединительных водных коммуникаций. Предписывалось исследовать водоразделы рек Уральского хребта: 1) Камы и Печоры; 2) Печоры и Оби посредством рек Сосьвы и Берёзовы; 3) Камой и Тоболом посредством рек Лозьвы и Сосьвы; 4) Тоболом и Чусовой посредством *«различных притоков, по которым проходили покорители Сибири»* [Там же, д. 92, л. 4-7]. В строительном отношении, предписывалось: объехать и осмотреть все перечисленные выше направления и наиболее удачные зафиксировать на картах, отмечая все волокы, по которым можно провести линии каналов; провести подробную геодезическую съёмку рек, отмечая на картах характер рек со всеми возможными препятствиями (мели, песчаные косы, каменные пороги и завалы); нанести на карты характер лесов (на расстоянии 5 саженей от берега), отметки высокого, среднего и низкого уровня воды; измерить высотные отметки берегов и обследовать состав грунтов; там, где возможно, составить предварительные проекты каналов и гидротехнических сооружений по типу Мариинской водной системы [Там же, д. 93, л. 11-23]. Тем не менее, необходимо отметить тот факт, что гидротехнические сооружения Мариинской водной системы³ уже тогда считались наиболее удачными в плане пропускной способности грузов. Поэтому предполагаемые проекты водных путей Сибири рекомендовалось разрабатывать с теми же габаритными параметрами судоходных гидротехнических сооружений. Результаты изысканий, проводимых Д. К. Соминим, автором исследования обнаружить не удалось, вероятно, вследствие того, что поставленные задачи предполагали длительный период исследования (не менее 2-3 лет).

В этот же период активно исследовался вопрос соединения бассейнов рек Камы и Иртыша через Уральские горы. По данным инженера путей сообщения С. М. Житкова, опубликовавшего в 1908 г. исторический очерк «Проекты соединения водных путей России», в 1804 г.: *«капитан-лейтенантом Веселовым, старшим лесоописателем»*, в МПС были представлены два варианта соединения р. Кама (приток р. Волги) с р. Иртыш (приток р. Оби) [11, с. 25]. В 1806 г. Обер-Берг Гауптман IV класса А. Ф. Дерябин⁴ предложил соединить р. Чусовая (приток р. Кама) и р. Тура (приток р. Иртыш). В первом проекте было предложено построить соединительный канал. Во втором проложить 10-ти-вёрстный туннель через Уральские горы. На выбранном им направлении была возможность соединить общим сообщением два уральских завода [Там же, с. 26].

К 1810 г. в Департаменте водяных коммуникаций скопилось множество частных проектов по соединению рек Европейской части России с реками Западной Сибири. Проверкой всех предложений и производством изысканий новых направлений занимался созданный для этих целей X Округ путей сообщения. Главной причиной, послужившей к созданию изыскательского округа, стала необходимость к улучшению существовавшего международного торгового пути из Китая в Европейскую часть России. Затруднения, связанные с перевозкой товаров между Томском и Енисейском сухопутным способом, настойчиво обращали внимание правительства на необходимость в поиске непрерывного водного пути.

Дата учреждения особого X Округа путей сообщения в различных источниках варьируется от 1807 до 1810 гг. Однако вся деятельность Округа напрямую была связана с командированным в сентябре 1811 г. инженером путей сообщения капитаном Ф. Ф. Риддером⁵ в качестве управляющего директора [12, с. 24-25].

¹ Осип (Иосиф) Иванович Новицкий (1765-1839) – генерал-майор, управляющий Чекистскими суконными фабриками в Иркутске.

² Николай Петрович Румянцев (1754-1826) – русский государственный деятель, занимал пост министра иностранных дел. Известен как меценат, коллекционер, основатель Румянцевского музея, покровитель первого русского кругосветного плавания. Почётный член Императорской Российской академии.

³ Мариинская водная система – водная система в России, соединяющая бассейн Волги с Балтийским морем. Водная система построена в начале XIX в., состоит из природных и искусственных водных путей. Основной искусственный элемент системы – Вытегорский канал.

⁴ Андрей Фёдорович Дерябин – руководитель Департамента горных и соляных дел и Горного кадетского корпуса, один из крупнейших специалистов горнозаводского дела в России конца XVIII – начала XIX в.

⁵ Филипп Филиппович Риддер (1759-1838) – горный инженер, полковник, управляющий директор X Округа путей сообщения.

Административное расположение округа решено было устроить в г. Тобольске. В ведение округа были включены территории сибирских губерний: Томской, Енисейской, частично Пермской и Оренбургской. В обязанности начальника округа входили составление подробных карт сибирских рек и анализ возможностей улучшения их судоходных условий [1, с. 1-2]. Ф. Ф. Риддер был хорошо знаком с природно-климатическими особенностями Сибири, а также с исследовательскими работами известных путешественников конца XVII – начала XVIII в., которые стали основой для новых изысканий.

В конце 1811 г. капитан Ф. Ф. Риддер представил в Департамент записку «*Описание по предмету соединения рек Оби и Енисея через Маковский волок*», где дал характеристику притоков рек, которые было возможно соединить искусственным каналом [16, д. 138, л. 20-27]. В январе 1812 г. Департамент предписал Ф. Ф. Риддеру исследовать бассейн р. Лены. В мае им были представлены отчётные записки, выполненные по поручению надворным советником Иваном Эверсом, «*Описание Якутской области*». Здесь были представлены сведения не только о реках, но и о социокультурных, экономических и природно-климатических условиях жизни населения [Там же, л. 50-78]. Будучи на службе при Колывано-Воскресенских заводах в 1781 г., Ф. Ф. Риддер занимался перевозками казённого свинца из Нерчинска в Колывань. Поэтому он был хорошо знаком с реками данного направления, и следующим этапом его работы в округе стали изыскания в 1812 г. на Ангаре и Байкале. Результаты были доложены в рапорте «*Описание и сведения верхней и нижней Ангары, также и Байкала*» [Там же, л. 116-136]. В это же время, в 1812 г., полковником Ф. Ф. Риддером был предложен путь соединения уральских рек: р. Уфы (приток р. Камы) и р. Тобола (приток р. Иртыша). Ещё одним вариантом соединения рек через Уральский хребет, по предположению управляющего округом, мог стать путь соединения р. Чусовой и р. Тагила. Данное направление было ранее предложено академиком П. С. Палласом¹ во второй половине XVIII в. Ф. Ф. Риддер лично осматривал водораздел рек и пришёл к заключению, что особых препятствий к этому направлению нет [11, с. 25].

Несмотря на активную и трудоёмкую деятельность управляющего директора, ни один из предложенных вариантов не нашёл одобрения в Министерстве. В ответах на рапорты управляющего директора виден упрёк в сторону непроработанности предоставляемой им информации, в Министерстве делали акцент на необходимости сбора статистических данных, нежели на составлении проектов. Однако главной проблемой Ф. Ф. Риддера в осуществлении планов, также как у О. И. Новицкого, было отсутствие инженерных кадров и слишком обширные границы географических изысканий (от Уральского хребта до бассейна р. Лены). Практически все способные к инженерной работе мужчины в этот период принимали участие в военных действиях, защищая Родину в Отечественной войне 1812 г.

В 1813 г. исследования Округа начали концентрироваться в районе Обь-Енисейского водораздела. Результатом изысканий на водоразделе стали четыре линии направления соединения: 1) реки Сочур и Анциферовка; 2) реки Вах и Елогуй; 3) реки Тым и Сым; 4) реки Кеть, Сочур и Кемь. Основными критериями поиска наилучшего водного пути являлись: наименьшая протяжённость сухопутного волока, достаточный для шлюзования объём водоизмещения в реках, степень населённости территории, культурные и экономические особенности жизни местного населения, а также климатические условия. Для каждого направления Ф. Ф. Риддер выполнил эскизные проекты соединительных каналов и шлюзования рек.

Помимо исследований Обь-Енисейского водораздела, полковник Ф. Ф. Риддер осматривал пространства между реками Васюган и Демьянка, чтобы сократить путь от г. Томска до г. Тюмени [1, с. 38]. Не менее важны сведения о купце Зотове, который в 1815 г. начал самостоятельно прокладывать канал через Уральский хребет между реками Чусовая (впадающей в р. Каму) и Решетка (приток р. Исети, далее в р. Тобол и р. Иртыш). К моменту поднявшегося интереса к работам Зотова со стороны МПС уже был проложен канал длиной в две версты и шириной в одну сажень. После проведённых исследований Ф. Ф. Риддером в 1816 г. данное направление было решено упразднить в связи с неудобным местоположением и опасностью размещения новых водохранилищ вблизи жилых сёл [11, с. 28-30].

Работу округа путей сообщения остановил приказ сибирского генерал-губернатора И. Б. Пестеля², в котором запрещалось ездить в Сибирь «*по просёлочным дорогам*» (1817), и в 1822 г. X Округ был упразднён.

Таким образом, полковник Ф. Ф. Риддер в течение 6 лет достаточно активно выполнял предписанные ему поручения. За весь период работы с 1811 по 1817 гг. были обследованы бассейны рек: Иртыша, Оби, Енисея, Ангары, Лены и оз. Байкал. Тем не менее, вопрос о наиболее перспективном соединении рек Оби и Енисея оставался нерешённым и заброшенным на длительный период.

Изыскания на реках Сибири не ограничивались экспедициями внутри континента. С середины XIX в. низовья рек Оби и Енисея в перспективе рассматривали как форпосты Северного морского пути. В 1861 г. П. П. Крузенштерн³ пытался попасть в р. Енисей через Карское море. Затем на средства купца М. К. Сидорова⁴ была организована ещё одна экспедиция, под руководством Кушелевского, с целью вывоза богатых залежей

¹ Петер Симон (Пётр-Симон) Паллас (1741-1811) – знаменитый немецкий и русский учёный, естествоиспытатель и путешественник XVIII-XIX веков. Прославился научными экспедициями по территории России во второй половине XVIII века, внёс существенный вклад в мировую и российскую науку – биологию, географию, геологию, филологию и этнографию.

² Иван Борисович Пестель (1765-1843) – крупный чиновник конца XVIII – начала XIX в., генерал-губернатор Сибири, отец декабриста П.И. Пестеля.

³ Павел Павлович Крузенштерн (1834-1871) – русский морской офицер-гидрограф, внук первого русского кругосветного мореплавателя И.Ф. Крузенштерна.

⁴ Михаил Константинович Сидоров (1823-1887) – российский общественный деятель, исследователь русского севера, купец-золотопромышленник, писатель и зоолог.

графита на р. Енисее Северным морским путём. Маршрут экспедиции подразумевал выход из Обской губы в устье р. Таза [9, с. 4]. Мероприятие было выполнено успешно в июле-августе 1863 г. Собственно, данная попытка найти более простой и выгодный вариант перевозки товаров из р. Енисей в р. Обь была обусловлена тем, что на протяжении нескольких десятилетий ходатайства о соединении рек не находили поддержки в правительстве.

Во второй половине XIX в. по открытым рекам Западной и Восточной Сибири продолжали увеличиваться объёмы грузоперевозок. Правительство выдавало привилегии на ведение судоходства только узкому кругу предпринимателей, но передвигаться они могли лишь по замкнутым речным системам: р. Енисей – р. Ангара (до порожиистой части); р. Ангара (от порожиистой части) – оз. Байкал; р. Обь – р. Чулым и р. Кеть [7, с. 7-8]. Не найдя поддержки у государства, сибирские купцы начали самостоятельно предпринимать попытки изысканий для наиболее подходящего варианта соединения водораздела. В 1872 г. енисейский купец П. Е. Фунтосов¹, узнал от остяка П. П. Кондыкова, проживавшего в устье р. Озёрной, об удобном естественном природном соединении р. Кеть (приток р. Оби) и р. Большой Кас (приток р. Енисея) в весенний период. Фунтосов снарядил за свой счёт экспедицию в 1873 г., которая без затруднений прошла и подтвердила рассказы остояков [17, д. 8, л. 3-6]. Несмотря на то, что в составе экспедиции отсутствовали представители инженерной профессии, работа была проделана достаточно аккуратно. На плане местности были нанесены реки и озёра, расположенные на основном маршруте экспедиции, с указанием глубины и ширины русла, зафиксированы выпадающие ручьи, болота, отмечен характер растительного покрова и места сильных заломов.

Предложение П. Е. Фунтосова о соединении рек Оби и Енисея по маршруту р. Обь – р. Кеть – р. Озёрная – р. Ломоватая – р. Язёвая – далее водораздельное оз. Большое – Касовский ручей – р. Малый Кас – р. Большой Кас – р. Енисей получило одобрение со стороны Министерства. Весной 1875 г. была разработана научная инструкция по исследованию «*большого Сибирского водного пути*» для лиц, командированных от МПС на Обь-Енисейский водораздел. В инструкции рекомендовался состав участников экспедиции из двух партий, в каждой из которых должны были присутствовать: один флотский офицер и один инженер путей сообщения. Одной из партий было поручено выполнить обзор р. Ангара от г. Иркутска до р. Енисея, а другой сделать обзор р. Кети, реки Кеть-Каского направления, включая территорию Маковского волока и р. Чулым с перевалом на р. Енисей. Обеим партиям необходимо было собрать как можно больше физико-географических данных, так как к моменту организации экспедиции в знаниях о геологических и гидрографических условиях бассейнов рек Оби и Ангара, также как о культуре и экономике, оставалось много неисследованных вопросов. Река Ангара к 1875 г. в геологическом отношении была частично исследована до порога Падуна, а р. Чулым была совершенно не исследована [Там же, л. 16-28].

Исходя из оценки представленных выше рекомендаций, интерес представляет подбор кадров экспедиционных партий. В рекомендациях было отмечено, что присутствие флотского офицера при каждой группе было вызвано нарастающим интересом к Северному морскому пути, позволявшему попадание морских торговых караванов из Карского моря в полноводные реки Оби и Енисея. Соответственно, имея в составе двух инженеров различных профилей, можно было рассчитывать на двустороннюю оценку гидрогеологических возможностей рек Обь-Енисейского водораздела.

Кеть-Чулымская партия, под руководством флотского офицера капитана А. К. Сиденснера², выполнила изыскания притоков рек Оби и Енисея. Исследования велись в трёх различных направлениях, в течение 35 дней, проплыв 1900 вёрст [Там же, л. 80]. Членами экспедиции были составлены маршрутные планы, частично произведена нивелировка на Маковском волоке длиной в 200 вёрст, на участке предполагаемого канала в Кеть-Каском направлении, между оз. Большим и Касовским ручьём, длиной 3 вёрсты 300 саж. [Там же, л. 84-86]. Сравнивая предписанные инструкции, выданные Кеть-Чулымской партии с предоставленным в дальнейшем итоговым отчётом, можно сделать заключение о неполноте полученных результатов [Там же, л. 82-83]. Партия не успела собрать сведения об уровнях поймы и средней воды в реках, периодах замерзания и вскрытия рек, от которых зависели параметры будущих закладываемых гидротехнических сооружений.

Одновременно с экспедициями капитана А. К. Сиденснера и капитана Н. Ф. Чалеева (вторая партия вела изыскания на р. Ангаре) в 1875 г. состоялась обширная иностранная экспедиция по исследованию северных берегов Сибири, истоков рек Оби и Енисея, а также частично территорий сибирских губерний. Руководителем выступил швейцарский учёный, профессор А. Э. Норденшельд³ [7, с. 5]. Научные изыскания были профинансированы двумя известными предпринимателями г. Диксоном и А. М. Сибиряковым⁴, пожертвовавшим 25 тыс. руб. на снаряжение экспедиции. В состав экспедиции входили известные учёные-натуралисты из различных университетов Европы [20, с. 118].

Зарубежные экспедиции в Карское море, к устьям рек Оби и Енисея, вновь подняли интерес среди научных кругов российских исследователей. Результаты экспедиций побудили членов Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству: графа А. Е. Комаровского, А. К. Трапезникова, А. М. Сибирякова, В. Н. Собашникова и И. В. Черняева – к организации в 1876 г. собственной экспедиции (от г. Обдорска

¹ Павел Егорович Фунтосов (1819-1890) – купец 2 гильдии, директор окружного отделения Попечительского общества о тюрьмах (1863), городской голова (1872-1876 гг.). Потомственный Почетный гражданин г. Енисейска. В 1883 году Фунтосов вошел в состав комиссии по устройству Обь – Енисейского канала и был награжден орденом Св. Анны III степени.

² Александр Карлович Сиденснер (1842 – после 1917) – вице-адмирал, первый биограф Г. И. Невельского.

³ Нильс Адольф Эрик Норденшельд (1832-1901) – шведский (финский) геолог и географ, исследователь Арктики, мореплаватель. Первым прошёл в 1878-1879 гг. по Северному морскому пути из Атлантики в Тихий океан.

⁴ Александр Михайлович Сибиряков (1849-1933) – российский золотопромышленник, исследователь Сибири.

(г. Салехард) до р. Ниды). Начальником экспедиции был назначен Х. И. Даль¹. В течение 53 дней была составлена подробная карта побережья Обской губы, с нанесёнными данными глубинных промеров и маршрутов, для прохождения судов от г. Обдорска до р. Ниды. Кроме составления подробной карты маршрута, Х. И. Даль обследовал прилегающие территории: составил таблицу географических координатных привязок и описал культурно-экономические аспекты жизни в северных районах Сибири. Значительное место в изысканиях было уделено сведениям о судоходстве на реках Обского бассейна [9, с. 111-117].

Вторая экспедиция состоялась летом 1877 г., в ее задачу входило: наблюдение и описание льдов в Карском море, исследование устья Оби и Обской губы с указанием глубин фарватера. Необходимость глубинных промеров заключалась в выяснении, насколько возможен проход парусных судов, которые предполагали строить в г. Тюмени, для вывоза местных товаров сибирскими предпринимателями на Европейские рынки [Там же, с. 7-9].

Дополнительные изыскания Сибирских рек внутри континента продолжились в 1878 г. Участниками новой Обь-Енисейской экспедиции в 1878 г. были назначены инженеры путей сообщения барон Б. А. Аминов² и инженер путей сообщения А. П. Липин (оба состояли на службе при Навигационно-описной комиссии МПС) [8]. Учитывая опыт предыдущих коллег, барон Б. А. Аминов направился в Сибирь зимой, поэтому успел зафиксировать данные по вскрытию весенних рек, уровню полной воды и характеру разлива воды³. Полученные сведения позволили составить предварительный проект соединения рек Оби и Енисея, который лёг в основу будущего Обь-Енисейского водного пути от г. Тюмени до г. Кяхты, и осуществить первый шаг к созданию судоходной единой системы Сибири.

Таким образом, в истории исследований рек Западной и Восточной Сибири следует выделить два основных этапа инженерных изысканий: первый этап – 1797-1822 гг.; второй этап – 1875 – конец XIX в. За оба временных периода на Урале было найдено восемь возможных линий соединения рек. В Сибири было выявлено пять направлений для соединения рек Оби и Енисея. На р. Ангаре по итогам экспедиций были предложены три способа преодоления высоких порогов. Первый вариант преодоления порогов при помощи бечевника предложил купец А. М. Сибиряков [18, с. 18]. Второй вариант предполагал расчистку каменных порогов землечерпательным способом, и третий вариант – устройство обходного канала порожистой части, по предположениям барона Б. А. Аминова.

По вопросу соединения забайкальских рек Лены и Селенги в конце XVIII в. академик П. С. Паллас рассматривал возможность соединения р. Хилка (приток р. Селенга) и р. Витим (приток р. Лена) [13, с. 177]. Также предполагался вариант соединения Ангарского бассейна с Ленским посредством р. Тунгуски. Однако достоверных результатов этих исследований автором данной работы не было найдено. Можно с уверенностью сказать, что инженерные изыскания проводились. В процессе поиска архивных документов встречались сведения, где указано, что на территории Ленского бассейна проводили исследования Иван Эверс и А. Л. Чекановский⁴. Более подробные инженерные изыскания на р. Лена начались в последние годы XIX в. и продолжались первую четверть XX в. (в рамках производства изыскательных работ для будущей железной дороги и проекта «Коренного переустройства Обь-Енисейского водного пути»).

Серьёзным препятствием к организации самостоятельного административного учреждения по инженерным изысканиям речных бассейнов Сибирского края являлось полное отсутствие местных инженерных кадров и специалистов-практиков низшего звена. К середине XIX в. правительство осознавало, что не имеет практически никаких сведений о хозяйственной деятельности и культуре населения Сибирского края. Поэтому в служебные обязанности инженеров путей сообщения, помимо сбора физико-географических данных сибирских рек, включались дополнительные изыскания по климату, экосистеме, этнографии, антропологии, экономике и культуре, что сегодня позволяет отнести их к категории биосферных исследований.

Подводя итог, следует отметить, что исследованиями территории Сибири в основном занимались: инженеры Министерства путей сообщения; члены Императорского Русского географического общества и Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству. В результате их деятельности, к концу XIX в., были найдены и экономически обоснованы два международных торговых направления через Сибирь: внутриконтинентальный маршрут (Обь-Енисейский водный путь от г. Тюмени до г. Кяхты) и морской путь через Карское море (участок Северного морского пути).

Список литературы

1. **Августовский И. И.** Обь-Енисейский соединительный путь и значение водяного сообщения от Байкала до Оби. СПб., 1885. 38 с.
2. **Агеев И. А.** Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Томского государственного университета. История. 2010. № 3. С. 22-26.
3. **Ананьев Д. А., Комлева Е. В., Раев Д. Я., Резун Д. Я., Соколовский И. Р., Туманик Е. Н.** Новые земли и освоение Сибири в XVII-XIX вв. / под ред. Д. Я. Резуна. Новосибирск: Сова, 2006. 227 с.

¹ Христиан Иоганн Даль – капитан дальнего плавания, преподаватель Айнажской навигационной морской школы.

² Биёрн-Алексис Александрович Аминов – тайный советник, инженер путей сообщения начальник Томского округа путей сообщения.

³ Полная вода – высокая вода, половодье, паводок, водополье, разлив.

⁴ Александр Лаврентьевич Чекановский (1833-1876) – геолог и исследователь польского происхождения, провёл обширные геологические исследования Иркутской губернии, дал первые достоверные сведения по геологии района Нижней Тунгуски, нижнего течения р. Лены и р. Оленёк. На Нижней Тунгуске открыл месторождения каменного угля и графита. В 1873-1874 гг. открыл трапповую (базальтовую) провинцию Сибирской платформы.

4. Асалханов И. А. Социально-экономическое развитие Юго-Восточной Сибири во второй половине XIX в. Улан-Удэ: Бурятское книжное изд-во, 1963. 493 с.
5. Бойко В. П., Ефименко В. Н., Кадесников А. П., Картопольцев В. М., Музалёв В. Н. Исторические очерки строительства дорог и мостов. Томск, 2012. 600 с.
6. Большаков В. Н. О соединительном водном пути между бассейнами Оби и Енисея // Хозяйственное освоение Сибири: история, историография, источники. Томск, 1991. № 1. С. 118-135.
7. Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. Новосибирск, 1991. 145 с.
8. Востротин С. В. Обь-Енисейский канал и внутренний сибирский транзитный путь // Сибирские вопросы. СПб., 1906. Вып. 2. С. 1-49.
9. Даль Х. И. Описание двух экспедиций в реку Обь, снаряженных членами Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству графом А. Е. Комаровским, А. К. Трапезниковым, А. М. Сибиряковым, В. Н. Собашниковым и И. В. Черняевым в 1876 и 1877 годах / составил начальник экспедиции Х. Даль. М., 1877. 117 с.
10. Дикун А. С. Организация судоходства по реке Ангара как одна из сфер предпринимательской деятельности А. М. Сибирякова // Вестник Бурятского государственного университета. 2012. № 7. С. 149-153.
11. Житков С. М. Проекты соединения водных путей России. СПб., 1908. 87 с.
12. Ижендеев А. Ю. Томский округ путей сообщения // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 300. Ч. 3. С. 24-27.
13. Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российской империи. Ч. 1 [Электронный ресурс]. URL: <http://e-heritage.ru/ras/view/publication/general.html?id=42073648> (дата обращения: 08.01.2015).
14. Плечко Л. А. Старинные водные пути // Физкультура и спорт. М., 1985. 104 с.
15. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 156. Оп. 1.
16. РГИА. Ф. 159. Оп. 1.
17. РГИА. Ф. 180. Оп. 1.
18. Сибиряков А. М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. СПб., 1907. 189 с.
19. Туманик Е. Н. Юзеф Адамовский и становление пароходства в Западной Сибири в середине XIX в. Новосибирск, 2011. 233 с.
20. Ус Л. Б. Международные научные связи Сибири (конец XIX – начало XX в.). Новосибирск: Сова, 2005. 238 с.
21. Шахеров В. П. Речной транспорт Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 6 (12): в 3-х ч. Ч. 2. С. 188-192.

HISTORY OF ENGINEERING SURVEY AT WATERWAYS OF SIBERIA (THE END OF THE XVIII – THE XIX CENTURY)

Litvinova Ol'ga Gennad'evna
Tomsk State University of Architecture and Building
litvinovaolga1982@gmail.com

The article examines the history of surveys and search for the most convenient routes to combine the Siberian rivers into the integrated water trade route. The author presents the history of field expeditions executed by railway engineers, the representatives of merchants and other researchers at the watersheds of the rivers Ob, Yenisei, and Lena. For the first time the paper introduces a brief description of the activity of engineers on studying the natural-climatic and sociocultural peculiarities of Siberia of the XIX century.

Key words and phrases: history of exploring Siberia; engineering survey; waterways; navigation; expeditions.

УДК 340.141

Юридические науки

В данной статье исследуется так называемое «обычное право» абхазцев. Анализируются структура, способ формирования народного суда, процесс осуществления судопроизводства и вынесения решения, а также основные права и обязанности лиц, участвующих в процессе. В рамках истории права народов Кавказа изучается ряд документов, описывающих функционирование народного суда. Главной задачей работы является выяснение степени влияния традиционного абхазского права на общество, а также эволюции права с течением времени.

Ключевые слова и фразы: история и этнография Абхазии; обычное право; адат; традиционное общество; Совет Старейшин; народный суд; судопроизводство; ораторское искусство.

Логинов Анатолий Викторович

Российский университет дружбы народов
mr.loginof@mail.ru

ОБЫЧНОЕ ПРАВО АБХАЗЦЕВ: СУДОПРОИЗВОДСТВО В НАРОДНЫХ СУДАХ В ДОПРАВОВОЙ ПЕРИОД®

В настоящее время «обычное право» народа Абхазии стало объектом пристального изучения в рамках юридических, исторических и политических наук. Особое внимание в процессе ознакомления с обычным правом уделяется значению народного суда в вопросах примирительного права.