

Литвинова Ольга Геннадьевна

СОЗДАНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОЙ СОЕДИНИТЕЛЬНОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ (1899-1922 ГГ.)

В статье рассматривается история организации социальной инфраструктуры для рабочих при строительстве Обь-Енисейской соединительной водной системы. В фокус исследования включена сфера духовно-религиозного воспитания и образования. Проанализирован процесс возникновения подведомственных учебных заведений на водных путях. Выявлены предпосылки к созданию первого одноклассного училища на Обь-Енисейской водной системе и приведены обобщенные данные о духовно-религиозном быте рабочих.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/12-4/23.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2015. № 12 (62): в 4-х ч. Ч. IV. С. 100-104. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/12-4/

© 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: hist@gramota.net

Список литературы

1. Алексеев Н. Н. Русский народ и государство. М.: Аграф, 2003. 640 с.
2. Бердяев Н. А. Смысл творчества. М.: АСТ, 2002. 688 с.
3. Достоевская А. Г. Воспоминания. М.: Правда, 1987. 544 с.
4. Достоевский Ф. М. Дневник писателя. Избранные главы. СПб.: Азбука, 1999. 527 с.
5. Достоевский Ф. М. Искания и размышления. М.: Советская Россия, 1983. 464 с.
6. Кара-Мурза С. Г. Демонтаж народа. М.: Алгоритм, 2008. 704 с.
7. Лесевицкий А. В. Достоевский как предшественник евразийства: монография. Пермь: ОТ и ДО, 2012. 171 с.
8. Лесевицкий А. В. Евразийские сентенции в «Дневнике писателя» Ф. М. Достоевского // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 5 (55): в 2-х ч. Ч. 1. С. 107-110.
9. Лесевицкий А. В. Евразийский концепт Ф. М. Достоевского // Общество и этнополитика: материалы Седьмой международ. науч.-практ. интернет-конф. (г. Новосибирск, 1 мая – 1 июня 2014 г.) / Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ; Сибирский институт управления; под науч. ред. Л. В. Савинова. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2015. С. 284-291.
10. Лесевицкий А. В. «Исход к Востоку» как цивилизационный проект развития в публицистике Ф. М. Достоевского // Антро. 2014. № 2 (15). С. 150-162.
11. Трубецкой Н. С. Наследие Чингисхана. М.: Аграф, 1999. 560 с.

“PRE-EURASIANISM” AS A PHENOMENON OF F. M. DOSTOYEVSKY’S SOCIAL AND POLITICAL ESSAYS**Lesevitskii Aleksei Vladimirovich***Perm Financial and Economic College (Branch) of Financial University under the Government of the Russian Federation
lesev100@mail.ru*

In the article the reasons, for which we can call F. M. Dostoyevsky an ideologist of “pre-Eurasianism”, are revealed. The author believes that the identity of the writer’s and the Eurasianists’ positions is manifested in the following aspects: attitude towards the reforms of Peter I, the system of the ideocratic state, the issue of interrelation between the intellectuals and the common people and so on. On the basis of the provisions of the research the writer can be called a predecessor of Eurasianism.

Key words and phrases: history of Eurasianism; reforms of Peter I; ideocracy; the intellectuals and the common people; liberalism.

УДК 94+626-1/2

Исторические науки и археология

В статье рассматривается история организации социальной инфраструктуры для рабочих при строительстве Обь-Енисейской соединительной водной системы. В фокус исследования включена сфера духовно-религиозного воспитания и образования. Проанализирован процесс возникновения подведомственных учебных заведений на водных путях. Выявлены предпосылки к созданию первого одноклассного училища на Обь-Енисейской водной системе и приведены обобщенные данные о духовно-религиозном быте рабочих.

Ключевые слова и фразы: история Сибири; водные пути; социальная инфраструктура; учебные заведения; духовный быт рабочих.

Литвинова Ольга Геннадьевна*Томский государственный архитектурно-строительный университет
litvinovaolga1982@gmail.com***СОЗДАНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ
ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОЙ СОЕДИНИТЕЛЬНОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ (1899-1922 ГГ.)[©]**

*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”)*».

Строительству объектов инфраструктуры в период возведения и эксплуатации соединительных водных систем России XIX в., посвящено не так много работ. В первую очередь это связано с тем, что внимание авторов было сконцентрировано больше на экономической стороне и истории строительных этапов. Тем не менее, организация быта рабочих в гидротехнической строительной отрасли весьма интересна, так как от удобства и комфорта пребывания на строительных работах зависели темпы реализации грандиозных проектов. Одним из первых авторов, который уделил внимание организации быта рабочих, был Н. Воскобойников. В его статье о строительстве Ладожского канала, изданной в середине XIX в. в журнале «Русский Вестник», содержится

описание того, как протекал первый этап строительства и какие значительные человеческие потери несло государство из-за неправильной организации инфраструктуры [3]. В работах С. М. Житкова содержатся хронологические обзоры строительства водных путей России, но о сопутствующей инфраструктуре автор упоминает только в плане управления системами [12]. Об организации питания и борьбе с инфекционными заболеваниями рабочих в конце XIX в. были опубликованы отдельные статьи в профессиональной периодической печати, в журналах: «Пути сообщения России», «Инженер», «Русское судоходство» и т.д. Часть отрывочных сведений можно встретить в инженерно-технических журналах: «Известия Собрания инженеров путей сообщения» и «Инженерные записки, издаваемые конференцией Института инженеров путей сообщения».

Среди современных работ, посвященных истории возведения водных коммуникаций России, обнаружено мало сведений об организации духовного воспитания строителей. Наиболее комплексно социальная инфраструктура на Обь-Енисейской соединительной водной системе представлена в диссертационном исследовании И. А. Агеева, однако основное внимание автор уделил вопросам заработной платы рабочих, условиям материального обеспечения и медицинского обслуживания, не привязывая объекты к местности [1, с. 91-112].

Очень редко встречается тема формирования отечественной инженерной школы. Тем не менее, именно качество образования напрямую влияло на инженерно-технологические аспекты возведения и модернизации соединительных водных систем. Во второй половине XIX в., на территории Европейской части России наблюдался серьёзный недостаток строительных кадров низшего звена, а особенно в Западной и Восточной Сибири.

Среди научной литературы, посвящённой отечественному образованию, достаточно редко встречаются работы, в которых рассматривается история подготовки инженеров путей сообщения. Ещё более редко встречаются работы, посвящённые истории зарождения и развития ведомственных учебных заведений для подготовки строительных кадров низшего и среднего звеньев.

Первые краткие сведения о создании инженерных школ представлены в трудах выдающегося русского историка С. М. Соловьёва [25]. К научным трудам конца XIX – начала XX в. о высшей инженерной школе в России, относятся работы авторов: С. М. Житкова, М. Н. Герсеванова, С. Г. Войслава, В. П. Гриневецкого, М. Лысковского [2; 4-7; 9-14]. Единственной работой конца XIX в. об образовательных учреждениях среднего и низшего уровней, является исторический очерк, С. М. Житкова, где автор делает обзор за сто лет, по созданию учебных заведений ведомства путей сообщения, открытых при округах. По его мнению, система обучения в школах и училищах была неразрывно связана со строительной и организационной деятельностью государственных структур на водных путях.

В научной литературе советского периода, внимание заслуживают работы С. П. Тимошенко (одного из крупнейших ученых-механиков XX в.). По сути, это единственный автор, который представил исторические исследования, где упоминаются научно-технические работы, созданные выдающимися инженерами, для улучшения российской инженерной школы. Кроме этого, он дал оценку уровню образовательного процесса и системе передачи знаний [26; 27].

В научной литературе XX – начала XXI века были подробно изучены образовательные концепции XIX века, в том числе и в инженерной области. Следует выделить работы А. Е. Иванова из тех, которые посвящены отдельным образовательным учреждениям [15-17]. В его трудах, основанных на большом объеме источников, проанализированы дореволюционные системы образования и, в частности, система подготовки инженеров.

Более широко, историю инженерного образования России, уже в наше время, рассмотрел в своих работах Д. Л. Сапрыкин [21; 22]. Автор представил достаточно подробный исторический очерк инженерного образования в Европе, США и России, проанализировал и сравнил главные образовательные концепции зарубежных стран с российскими.

Таким образом, большинство авторов очень редко рассматривали аспект государственного влияния на создание ведомственных учебных заведений. Особенно сложно из общего количества работ, посвящённых отечественному инженерному образованию, выделить специфику подготовки инженеров путей сообщения и строителей-техников, специализирующихся на строительстве водных путей сообщения. Очевидно, что в практической деятельности, направленной на строительство водных, сухопутных или железнодорожных путей, разница была, и довольно заметная.

Анализируя труды С. М. Житкова, можно утверждать, что система отечественного инженерного образования XIX в. была целостной и имела несколько ступеней, тесно связанных друг с другом. Синтез теоретической и практической подготовки позволял будущим инженерам получать высококвалифицированные навыки.

В подготовке русских специалистов с начала XIX в. базовым звеном в гидротехнической строительной отрасли являлись ведомственные школы, созданные при округах для солдатских детей. Основная цель при создании таких школ заключалась в подготовке специалистов-практиков низшего звена. Содержание воспитания осуществлялось за счёт государственной казны или администраций округов, где непосредственно размещались учебные заведения. В некоторых случаях образовательные заведения финансировались офицерами, служащими при водных коммуникациях. В школах готовили механиков, гидравликов, шлюзных и плотинных мастеров, плотников, каменщиков и прочих необходимых рабочих для производственных работ. Все технические школы, училища и высшие учебные заведения располагались в Европейской части России, тем самым лишая Западную Сибирь ценных инженерных кадров и специалистов низшего звена.

В данной статье на основе поднятого архивного материала в Российском государственном историческом архиве г. С.-Петербурга кратко представлена организационная деятельность инженеров Томского округа путей сообщения в конце XIX – начале XX в., направленная на создание специального образовательного заведения для начальной подготовки строительных кадров низшего звена. Предпосылками этой деятельности послужили сложности, возникшие при возведении Обь-Енисейской соединительной водной системы в последней четверти XIX в.

Поскольку место строительства было удалено от губернских центров Томска и Енисейска, инженерам приходилось самостоятельно организовывать производственные площадки, на которых велось изготовление лодок, грузовых барж, заготовление на местах необходимых стройматериалов и инструментов. Для обеспечения гидротехнического строительства был организован полный производственный цикл, который обслуживался рабочими под руководством десятников. На месте изготавливались прядильные колёса, копры, архимедовы винты, центробежные насосы и паровые двигатели. Технология строительства соединительной системы была усилена купленными двумя землечерпательными машинами, железным колёсным пароходом «Фортуна» в 35 лошадиных сил, двухвинтовым пароходом «Первенец Сибирский» в 60 лошадиных сил, паровым катером № 2 и двумя грузовыми баржами [19, д. 279, Ведомость № 4, л. 5-6].

В связи с тем, что в Сибири подобных сооружений не возводилось, то уже при организации работ в 1883 г., барон Б. А. Аминов – начальник технического отдела по устройству соединительной части Обь-Енисейского водного пути – столкнулся с проблемой отсутствия достаточного количества рабочих, способных к плотинному и шлюзовому строительству. В результате этого, весь кадровый инженерный состав технического отдела в течение нескольких дней проводил обучающие занятия для прибывших рабочих в начале каждого строительного сезона.

Часть нанятых работников распределялась в отряды исследовательских партий, где их деятельность заключалась в расчистке от леса линий для теодолитного хода, разбивке плана соединительного канала, глубинных промерах рек, поиске подходящего строевого леса и водоёмов для возможной подпитки соединительного канала. Большое число рабочих направлялось на земляные работы, где требовалось знание в формировании необходимых уклонов и откосов, для правильного устройства поперечных профилей берегоукрепительных дамб и кавальеров¹. Возведение деревянных шлюзов и плотин являлось самой ответственной работой. Среди общего числа работников, плотники первой, второй и третьей руки выполняли сложные конструктивные узлы подводных и надводных частей сооружений. Кроме этого, в начале второго этапа строительства гидротехнических узлов Обь-Енисейской соединительной системы возникла проблема в отсутствии профессиональных кадров, способных к проведению судов через шлюзовые камеры. В 1888 г. начальник строительных работ и его подчинённые на практике убедились в неспособности местных лоцманов к шлюзованию пароходов и барж на новой построенной системе [Там же, д. 276, Журнал № 2 от 2 сентября 1890 г., л. 11]. Причина отсутствия необходимых навыков заключалась в том, что согласно Устава путей сообщения, с середины XIX в. на искусственных водных путях торговые караваны имели право проводить лоцманы, прикрепленные за каждой дистанцией. Связано это было с тем, что технические и инженерные особенности соединительных водных путей имели различия и требовали определённых профессиональных навыков [23]. В Сибири попросту отсутствовала надобность в таких специалистах.

Сама по себе сибирская водная система должна была внести множество изменений в организационный уклад торговых перевозок по сибирским рекам Оби и Енисея. Ещё в период строительства инженерами – руководителями строительных работ делались прогнозы по экономическому развитию близлежащих поселений, расположенных на трассе водного пути. В частности предполагалось, что население, проживающее по р. Кети будет привлечено на строительство казённого речного флота, приспособленного к прохождению искусственной части водного пути, и войдёт в число обслуживающего его технического персонала [19, д. 276, Журнал № 4 от 28 августа 1888 г.]. Барон Б. А. Аминов, инженер Л. С. Мысловский и его приемник С. А. Жбиковский неоднократно обращались в Министерство с ходатайствами о создании на Обь-Енисейском соединительном водном пути казённого пароходства [Там же, л. 120].

В 1895 г. Обь-Енисейский соединительный водный путь был освидетельствован технической комиссией от Министерства путей сообщения и признан успешно завершённым для прохождения судов с осадкой не более пять четвертей на протяжении всей навигации. Тем не менее, смежные реки остались недоступными для грузового пароходства в меженный период. В связи с этим Министерство приняло решение о продолжении улучшения судоходных качеств рек всего Обь-Енисейского водного пути и для планомерной работы учредило Томский округ путей сообщения.

Озабоченный нехваткой профессиональных кадров, в 1897 г. барон Б. А. Аминов, будучи начальником Томского округа путей сообщения, открыл частное одноклассное начальное училище при Обь-Енисейской соединительной водной системе. Организовано оно было для детей рабочих на пожертвования кадрового состава Управления Обь-Енисейским участком. Училище располагалось на территории жилого стана при шлюзе Новый на семьдесят четвёртой версте первой дистанции. По сути, к 1897 г. временный стан уже сформировался в жилой посёлок, так как около 80 рабочих с семьями находились на строительстве круглогодично. Объяснялось это тем, что большая часть рабочих на водоразделе проживала сезонно, поэтому для них строились жилые бараки и организовывалось бытовое обслуживание. Посёлок имел удобное расположение, в его состав, кроме обычного перечня жилых домов для служащих и рабочих, хозяйственных служб, кузнечных мастерских и прочего, входили двенадцать летних барачков. Для больницы был построен комплекс зданий с жилым домом, кухней и отделением для заразных больных, складом медикаментов и хозяйственными помещениями. Устроено три маленьких огорода и два больших при больнице, также было построено временное помещение для огородника. На территории, отведённой под производство, были возведены здание для канатного мастера, кладовая для конопля, навес для прядильного колеса, сама прядильня, помещение для изготовления тачек. Отдельно построена прачечная и водогрейная для рабочей артели и больницы.

¹ Кавальеры – земляные валы вдоль соединительного канала, образовавшиеся в процессе раскрытия котлована. Кавальеры прорезаются через 15-30 м неглубокими канавками для стока поверхностной воды в дренажную траншею, устроенную вдоль трассы.

Кроме этого, были построены «каталажка» и помещение для покойников. Вблизи стана устроено кладбище, окружённое оградой. На кладбище построена деревянная часовня [Там же, д. 279, л. 148-150].

Среди существующих, Новый стан по масштабу, основательности и многофункциональному разнообразию построек был самым крупным на соединительной системе. Кроме жилых построек при шлюзе была устроена достаточно крупная пристань с множеством складских ангаров вдоль берега. С целью создания удобного жилого стана произведена вертикальная планировка местности, в результате чего были образованы три искусственные надпойменные террасы.

Здание учебного заведения располагалось на верхней террасе, в условной зоне общественного центра посёлка. В одноклассном училище уже к 1899 г. число воспитанников возросло до двадцати человек, поэтому частных пожертвований было недостаточно для его содержания. В октябре 1899 г. барон Б. А. Аминов обратился с рапортом в Министерство путей сообщения, в котором он изложил просьбу о принятии училища на казённое содержание и ежегодно отпускать на его нужды по 400 руб. Прошение о пособии было удовлетворено в январе 1900 г. и с этого момента одноклассное училище претерпело реорганизацию.

Во-первых, был утверждён официальный устав учебного заведения, где были прописаны основные правила организации учебного процесса и основная образовательная программа. Учебное заведение находилось в подчинении Томского округа путей сообщения, однако образовательные дисциплины должны были строго согласовываться с Министерством народного просвещения. Учебный курс полностью соответствовал курсу сельских приходских училищ. В программу базового обучения входили четыре предмета: закон Божий по краткому катехизису и священной истории, который читал иеромонах Герман [20, д. 11, л. 10], русский и славянский языки, чистописание и четыре первые математические действия.

Одноклассное училище было организовано для детей обоего пола, постоянно проживавших на территории Обь-Енисейской соединительной системы. Совместное обучение предполагалось вести при условии, что мальчики и девочки должны сидеть на отдельных скамьях. Оплата за обучение семьями рабочих не предполагалась. На образовательные курсы могли записываться дети не моложе восьми и не старше двенадцати лет. Кроме этого, регулировалось максимальное число учащихся, не более тридцати человек. Здание было оборудовано специальной мебелью и учебниками. Учитель имел учительское звание.

В 1908 г. о действующем образовательном заведении на Обь-Енисейской соединительной водной системе упоминается С. М. Чугуновым, бывшим вольнонаёмным врачом в мае и июне [28]. Каких-либо других сведений о воспитанниках и о том, как функционировало училище в первой четверти XX в., в настоящий момент найти не удалось. О первой школе упоминается в работе И. А. Агеева. В его исследовании содержится информация из Государственного архива Томской области о том, что первой учительницей была определена дочь чиновника Полякова Мария [1, с. 106-107].

В плане духовного воспитания на соединительной системе были организованы места для богослужений практически на всех временных и стационарных жилых станах. Представляли они из себя ровную, отсыпанную песком площадку с деревянным навесом. Во второй год строительных работ рабочие канала были причислены в паству иеромонаха Германа, имеющего на тот момент приход в селе Максимкин Яр на р. Кеть. Из докладной записки Германа от 19 октября 1884 г. стало известно, что кроме построек гражданского и инженерного характера на Главном стане у Водораздельного озера построили православную часовню. Рабочие канала 30 августа собрали пожертвования на приобретение иконы Святого Александра Невского (256 р. 33 коп.), чтобы в дальнейшем можно было перестроить часовню в храм [20, д. 11, л. 11]. В 1886 г. все сооружения Главного стана были перенесены на стан Новый, а часовню установили на кладбище.

Особо интересна информация, которая содержится в газете «Томские Епархиальные ведомости» за 1891-1892 г., где подробно описывается путешествие пресвятого Макария¹ на Обь-Енисейский канал. Автор детально зафиксировал в своих описаниях культурный быт жителей селений, на пути следования, а также быт строителей канала и историю появления наименований гидротехнических узлов водной системы. Автор статьи, так же как иеромонах Герман в своей записке, отметил, что среди прихожан обоих классов: дворянского и рабочего, особо грубых проступков в быту не наблюдалось [24]. На строительстве строго соблюдались праздничные дни и регулярно организовывались общие молитвы, несмотря на то, что практически весь инженерный состав принадлежал к лютеранскому вероисповеданию [20, д. 11, л. 12].

После окончания строительства Обь-Енисейская соединительная водная система проработала двадцать один год и была ликвидирована в сентябре 1922 г. Томский РУПВОД составил «Заключение о поддержании Обь-Енисейского канала». В этом документе было вынесено решение: «Обь-Енисейский водный путь, почти никакого практического значения не имеет, т.к. его судоходные свойства совершенно не соответствуют требованиям судоходства на реках Оби и Енисея». В 1923 г. контора водного пути была упразднена, а гражданские сооружения были постепенно вывезены в Самусьский и Моряковский затоны [8, д. 102, л. 37-51].

Таким образом, рассмотрев предпосылки и факты создания первого ведомственного учебного заведения и организации духовного быта, можно утверждать, что деятельность Томского округа путей сообщения имела широкий спектр возможностей. Помимо задач по исследованию и улучшению судоходных условий сибирских рек, руководство округа также участвовало в создании благоприятных условий проживания рабочих артелей и организации социальной инфраструктуры.

¹ Митрополит Макарий (в миру Михаил Андреевич Невский) – епископ Русской Православной Церкви; митрополит Московский и Коломенский (1912-1917 гг.), митрополит Алтайский (с 1920 г.). Известный миссионер, «апостол Алтая». Прославлен в лике святых Русской Православной Церкви в 2000 г.

Список литературы

1. Агеев И. А. История Обь-Енисейского соединительного водного пути: дисс. ... к.и.н. Томск, 2012. 280 с.
2. Войслав С. Г. Проект рациональной организации высшего технического образования: доклад Обществу горных инженеров 22 марта 1902 г. и прения по докладу. СПб.: Бюро исследований почвы, 1902. 76 с.
3. Воскобойников Н. Ладожский канал // Русский Вестник. М.: Типография Каткова и К°, 1858. Т. 14. Апрель. Кн. 1. С. 366-392.
4. Герсеванов М. Н. Институт инженеров путей сообщения императора Александра I в период 1890-1896 гг. // Собрание инженеров путей сообщения. СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1896. С. 7-27.
5. Герсеванов М. Н. О введении в преподавание Института инженеров путей сообщения императора Александра I некоторых факультативных предметов // Собрание инженеров путей сообщения. СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, ценз., 1899. С. 4-35.
6. Герсеванов М. Н. Опыт введения факультативного преподавания в Институте при нынешнем его положении путем разделения студентов четвертого и пятого курсов на две секции // Собрание инженеров путей сообщения. СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1904. С. 12-26.
7. Герсеванов М. Н. Прошедшее и будущее Института инженеров путей сообщения императора Александра I // Собрание инженеров путей сообщения. СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1903. С. 19-27.
8. Государственный архив Томской области. Ф. Р-57. Оп. 1.
9. Гриневецкий В. П. О реформе инженерного образования: стенограмма доклада обыкновенному собранию Политехнического общества. 17 января 1915 г. СПб., 1915. 22 с.
10. Житков С. М. Биографии инженеров путей сообщения / сост. инженер С. Житков; под ред. засл. профессора П. Н. Андреева. СПб.: Типо-лит. С. Ф. Яздовского и К°, 1902. Вып. 1-3. 25 с.
11. Житков С. М. Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I: исторический очерк. СПб., 1899. 500 с.
12. Житков С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей в России за столетний период 1798-1898. СПб.: Тип. М-ва путей сообщ., 1900. 264 с.
13. Житков С. М. О Нижегородском речном училище: доклад инженера С. М. Житкова. СПб.: Тип. т-ва «Нар. Польза», 1899. 23 с.
14. Житков С. М. Систематический указатель журнала «Известия Собрания инженеров путей сообщения». 1882-1900. СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1902. 38 с.
15. Иванов А. Е. Высшая школа России в конце XIX – начале XX в. М.: Академия наук СССР, Ин-т истории СССР, 1991. 392 с.
16. Иванов А. Е. Профессорско-преподавательский корпус высшей школы конца XIX – XX вв. // История СССР. 1990. № 5. С. 60-77.
17. Иванов А. Е. Университеты России в 1905 г. // Исторические записки. М.: Наука, 1971. № 88. С. 114-149.
18. Лысковский М. Наше высшее техническое образование и его отношение к жизни // Техническое образование. СПб., 1897. № 3. С. 1-14.
19. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 190. Оп. 4.
20. РГИА. Ф. 446. Оп. 28.
21. Сапрыкин Д. Л. Инженерное образование в России: история, концепция, перспективы // Высшее образование в России. 2012. № 1. С. 125-129.
22. Сапрыкин Д. Л. Образовательный потенциал Российской империи. М.: ИИЕТ РАН, 2009. 176 с.
23. Свод законов Российской империи. СПб.: Тип. Второго Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1857-1868. Т. XII. Ч. I. Уставы путей сообщения, почтовый, телеграфический, строительный и пожарный. Разд. II. Гл. II. О судоходстве по рекам и каналам. 664 с.
24. Сидонский А. Поездка Преосвященнейшего Макария, епископа Томского и Семипалатинского, в Нарымский край для обозрения церквей и посещения инородцев, живущих по р. Кети до Обь-Енисейского канала в июле/августе 1891 // Томские епархиальные ведомости. 1892. № 11. С. 16-22; № 12. С. 19-28; № 37-90.
25. Соловьев С. М. История России с древнейших времен: в 18-ти кн. М.: Мысль, 1993. Кн. VIII. Т. 15-16 / отв. ред. И. Д. Ковальченко, С. С. Дмитриев. 639 с.
26. Тимошенко С. П. Воспоминания. Киев: Наукова думка, 1993. 424 с.
27. Тимошенко С. П. Инженерное образование в России / под ред. Н. Н. Шапошникова; пер. с англ. В. И. Иванова-Дьякова. Люберцы: Производственно-издательский комбинат ВИНТИ, 1997. 60 с.
28. Чугунов С. Жизнь и природа на Обь-Енисейском канале (по наблюдениям лета 1908 года) // Земля Верхнекетская: сборник науч.-популярных очерков к 60-летию образования Верхнекетского района. Томск, 1997. С. 300-349.

**FORMATION OF SOCIAL INFRASTRUCTURE DURING THE CONSTRUCTION
OF THE OB – YENISEI CONNECTIVE WATER SYSTEM (1899-1922)**

Litvinova Ol'ga Gennad'evna

Tomsk State University of Architecture and Building

litvinovalga1982@gmail.com

The article deals with the history of the organization of social infrastructure for workers during the construction of the Ob – Yenisei connective water system. The research focuses on the sphere of spiritual-religious upbringing and education. The process of the emergence of subordinate educational establishments at the waterways is analyzed. The author identifies the prerequisites for the formation of the first one-class specialized school at the Ob – Yenisei water system and gives the generalized data about the workers' spiritual and religious way of life.

Key words and phrases: history of Siberia; waterways; social infrastructure; educational establishments; workers' spiritual way of life.