

UPPER IRTYSH RIVER SHIPPING IN XIX-XX CENTURIES

A. Konovalov¹, Candidate of History, Full Professor, Honored Scientist, Honored Worker of Education of Kazakhstan Republic

Zh. Moldagazinova², Student
Shakarim State University of Semey, Kazakhstan^{1,2}

The article reflects some results of the research on the history of river shipping on the Upper Irtysh (second half of XIX-XX centuries). By the end of the XIX century the name of the Irtysh River, upwards from the city of Semipalatinsk, has been fixed in the official documents of the Tomsk District of Railways. In 1933 the Upper Irtysh River Shipping Administration (UIRSA) with the boundaries from the Black Irtysh up to Pavlodar was created. Studies were conducted on the basis of public and private archive materials, museum funds, as well as personal meetings with employees of enterprises working in the UIRSA companies.

Keywords: Upper Irtysh River Shipping (UIRS), Upper Irtysh, tritons, Semipalatinsk, river transport infrastructure.

Conference participants, National Research Analytics Championship, Open European-Asian Research Analytics Championship

ВЕРХНЕ-ИРТЫШСКОЕ ПАРОХОДСТВО В XIX-XX ВЕКАХ


Коновалов А.П.¹, канд. ист. наук, проф, заслуж. деятель науки и почетный работник образования Республики Казахстан

Молдагазинова Ж.М.², студент
Государственный университет им. Шакарима, Казахстан^{1,2}

В статье отражены некоторые результаты исследований по истории речного пароходства на Верхнем Иртыше (XIX-XX вв.). К концу XIX века название реки Иртыш, вверх от города Семипалатинск, закрепилось в официальных документах Томского округа путей сообщения. В 1933 г. создано Верхне-Иртышское управление речного пароходства (ВИУРП), с границами от Черного Иртыша до Павлодара. Исследования проводились на базе государственных и частных архивных материалов, музейных фондов, а так же личных встреч с ветеранами предприятий ВИУРПА.

Ключевые слова: Верхне-Иртышское речное пароходство (ВИУРП), Верхний Иртыш, речники, Семипалатинск, речная транспортная инфраструктура.

Участники конференции, Национального первенства по научной аналитике, Открытого Европейско-Азиатского первенства по научной аналитике

 <http://dx.doi.org/10.18007/gisap:hp.v0i7.1216>

Освоение земель Прииртышья происходило по велению царского правительства. Петр I, прослушав о золоте на р. Яркенд, стал снаряжать в верховья Иртыша одну экспедицию за другой. Направлялись отряды русского казачества, которые осваивали эти земли, двигаясь с низовья Иртыша к его верховью. По ходу продвижения казачества создавались новые поселения и крепости. На берегу Иртыша в XVIII веке создан ряд таких сооружений - крепости в Ямышево, Семипалатинске, Усть-Каменогорске и Коряковске (ныне – Павлодар) [3, с. 73].

Освоение нового региона было не возможно без организации судоходства на р. Иртыш. Однако гористость территории Верхнего Иртыша создавала серьезные преграды для судов с парусной и весельной системой тяги. Только прорыв в технике речного транспорта позволил активному судоходству на Верхнем Иртыше. К числу прорывов в судоходстве относим использование речных кораблей с паровыми двигателями.

В 1862 году в Семипалатинск пришел первый пароход. Его называли «Союз». Газета «Тобольские губернские вести», №31, по данному поводу отмечала, что «Явление это удивительное и польза очевидная. Пароход не останавливает ни ветер, ни течение воды. Ему нужен только фарватер» [4].

Дальнейшее развитие судоходства



**Рис. 1. 1899 г. р. Иртыш.
Пароход «Зыряновский Рудник»
(из фондов Краеведческого музея)**

на реке Иртыш было связано с перевозками руды Англо-Французской концессией из Риддера в Зыряновск на пароходе «Зыряновский рудник» в 1899 году [4].

Через год, в 1900 г., Семипалатинские купцы П. Плещеев и П. Березницкий, создают Товарищество «Верхне-Иртышское пароходство и торговли», с целью перевозки пассажиров и грузов по р. Иртыш. Создание пароходства поддержано администрацией Томского округа путей сообщения и с ее помощью приобретен пароход «Святой ключ», который работал на Верхнем Иртыше до 50-х годов XX в., но уже под названием «Смычка» [1, с. 29].

Более тщательное изучение и освоение Верхнего Иртыша началось с момента создания в г.Томск Западно-сибирского округа водных путей сообщения. Именно после этого начинается изучение и освоение водного

пути на государственной основе, в том числе и на р. Иртыш.

В 1905 году Томский округ путей сообщения официально объявляет Верхний Иртыш судоходной рекой. С этого времени начал свою деятельность по освоению Иртыша первый флот Министерства путей сообщения и именно 1905 год считается официальным годом возникновения судоходства на Верхнем Иртыше [4].

Победа февральской революции 1917 года дала толчок к образованию профсоюзов работников всех отраслей, в том числе и речников. По инициативе томских речников создается объединенный Союз судовых рабочих и служащих рек Западной Сибири. Союз принял решение о введении рабочего контроля над судовладельцами, о повышении заработной платы и т.п. [3, с. 94].

8 февраля 1918 г. большевиками



**Рис. 2. 1890 г. р. Иртыш
«Святой ключ» - первый
пароход Товарищества «Верхне-
Иртышского пароходства и
торговли» (из личного архива
Верещагина Н.А.)**

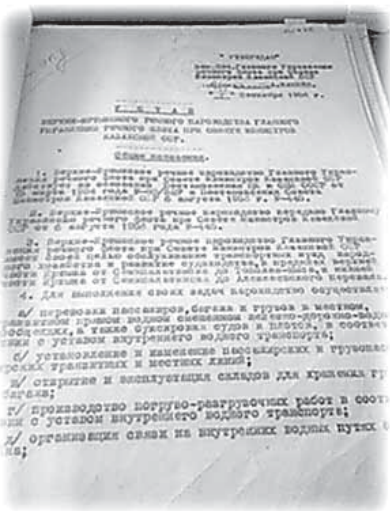


Рис. 3. Устав ВИУРПа за 1956 г. (из фондов Центра Новейшей истории и документации ВКО)

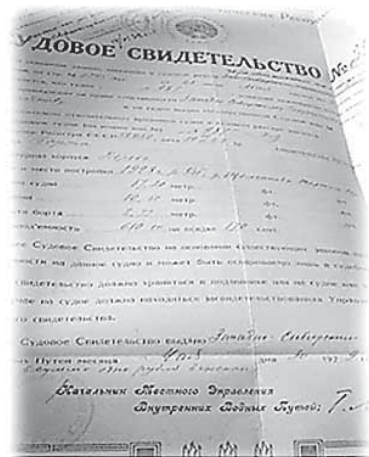


Рис. 4. 1934г. Судовое свидетельство (из фондов ЦДНИ)

подписан Декрет о национализации флота. Экспроприация речного флота проходила в обстановке напряженной борьбы. Флот, пристани, судоремонтные предприятия вышли из частной собственности и стали государственными. В этот период на Верхнем Иртыше создано районное управление **водного** транспорта (РУВТ). С 1919 г. РУВТ относилось к Западно-Сибирскому государственно-речному пароходству, вплоть до 1933 г. В 1931 г. в СССР происходила принудительная перестройка организационной структуры управления водным транспортом, образование Народного комиссариата водного транспорта СССР [6]. Решением Совета Народных Комиссаров (СНК) СССР с 1 января 1933г. образованно Верхне-Иртышское управ-

ление речного пароходства (ВИУРП) с центром в г. Семипалатинск [5].

Ниже приводим предмет и цели деятельности ВИУРПа, согласно его уставу, утвержденному в 1933 году [5]:

- выполнение государственных заказов и заключенных договоров по перевозкам грузов и выпуску промышленной продукции;
 - освоение новых видов услуг и повышение культуры обслуживания населения;
 - наиболее полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках средствами речного транспорта;
 - обслуживание транспортных нужд народного хозяйства и развития судоходства в пределах верхней части Иртыша - от Семипалатинска до Тополева-Мыса, и нижней части от Семипалатинска до Алексеевского перевала.
- В рамках своей деятельности ВИУРП внимательно следило за состоянием судов, их технической готовностью к плаванию. Каждому пароходу выдавалось специальное судовое свидетельство с гербовой печатью пароходства и подписью его начальника [6].

ВИУРПу выделялись значительные капиталовложения. Для сотрудников в Семипалатинске построены многоквартирные дома, поликлиника, клуб речников, больница [2, с. 63].

В первые годы деятельности верхне-иртышское пароходство испытывало значительные трудности, связанные с недостатком квалифицированных руководящих кадров, ведущих специалистов, командиров плавсостава. Для решения данной проблемы в 1930 г. созданы в Семипалатинске специальное фабрично-заводское ученичество (ФЗУ), а в Омске - техникум водных путей сообщения. В этих городах стали готовить специалистов-судомехаников, рулевых, машинистов для плавсостава [3, с. 134].

В Семипалатинске и Павлодаре с 1909г. строились мастерские по ремонту судов. В последующем, в 1930-х годах, на их основе образовывались судоремонтные заводы. Заводы выполняли не только текущий ремонт судов, но и делали крупные работы

по капитальному и восстановительному ремонту судов и их модернизации. Затем на этой базе началось строительство новых речных судов. В числе первых построенных заводом судов были два пассажирских парохода «Академик Мичурин» и «Циолковский» [8].

Следующим этапом деятельности ВИУРПа являлось его участие в разгроме фашисткой Германии. На фронт ушли многие работники пароходства, участвовавшие в боевых действиях на различных участках Великой Отечественной войны. Немаловажными были заслуги и тех речников, кто обеспечивал надёжный тыл. Здесь также вся жизнь и работа речников были подчинены интересам флота и фронта.

С началом военных действий в Великой Отечественной войне, в пароходстве введен особый режим. Коллектив перешёл на военное время, схожее с армейским. Установлена единая форма одежды, похожая на форму военных моряков. Был разработан и утвержден дисциплинарный устав.

С первых дней войны Семипалатинский и Павлодарский судоремонтные заводы наладили выпуск корпусов снарядов для минометов, люди здесь работали напряженно и бесперебойно в течение всех четырех лет войны.



Рис. 5. 1931г. ученики ФЗУ (из личного архива Н.А. Верещагина)



Рис. 6. 1938г. р.Иртыш Грузопассажирский пароход «Академик Мичурин»(из фондов исторического музея СШ №18 г.Семей)



Рис. 7. 1946 г. Семипалатинск. Колонна речников в «военной» форме (из личного архива Н. Верещагина)



Рис. 8-10. 1950-80-е гг. Семипалатинский, Павлодарский речные вокзалы и Усть-Каменогорский речной порт (из фондов Краеведческого музея)

Коллективы заводов также собирали тёплые вещи, другие необходимые предметы и посылками отправлялись их на фронт [6].

Несколько лет после окончания Великой Отечественной войны в ВИУРПе еще сохранялось ношение военной одежды. По-прежнему осуществлялось присвоение персональных воинских званий. Однако позже всё это стало постепенно отходить. Режим не стал таким жестким как во время войны. Восстанавливалось народное хозяйство, флот, пристани и промпредприятия стали работать в условиях мирного времени [7].

В 1956 г. решением правительства СССР водные пути, находящиеся на территории Казахстана были переданы под управление Казахской ССР [6].

1950-е годы для речников ВИУРПа выдались особо продуктивными, им довелось активно участвовать в широко развернувшихся строительных работах, заложенных в директивных планах СССР. В частности, на реке Иртыш началось строительство Усть-Каменогорской (1950г.) и Бухтарминской (1953г.) гидроэлектростанций (ГЭС) [6]. Строительство ГЭС внесло

коренное изменение в развитие Прииртышского края. Восточно-Казахстанская область стала центром цветной металлургии СССР. Позднее, в 1988г., на Шульбинской ГЭС запущен первый гидроэлектроагрегат.

Именно в 50-е годы в Семипалатинске, Павлодаре и Усть-Каменогорске построены современные пассажирские вокзалы с причалами.

К сожалению, в 1990-е годы, в связи с развалом СССР, вся система

Награжден орденом «Знак Почета».

Теперь всего этого нет. Специализированные речные причалы, порты, заводы по ремонту практически не функционируют.

Хочется верить, что найдутся финансы, кадры для возрождения парохозяйства на реке Иртыш. Ведь речной транспорт – это самый экономичный вид транспорта. А река Иртыш должна оставаться главной туристической веткой Республики.

судоходства на реке Иртыш пришла в упадок. Порты и пристани, где ранее сосредотачивался груз, речные вокзалы и судоремонтно-судоостроительные предприятия приватизированы в частную собственность и используются не по назначению. Потерян транспортный флот и инфраструктура. Ушли руководящие кадры, специалисты. Речной транспорт остался без внимания и оказался невостребованным.

Исследования истории становления и развития речного парохозяйства в Верхнем Прииртышье выявили основные этапы развития жизни на Иртыше: становление (XIX в), развитие (до конца XX века) и упадок (конец XX – начало XXI вв.).

До конца XX века речной транспорт на Иртыше стремительно развивался и достигал рекордных показателей. Речной транспорт в народном хозяйстве был самостоятельной отраслью. Для ВИУРПа построены три комфортабельных речных вокзала, три судоремонтных - строительных заводов. Коллектив ВИУРПа неоднократно удостоивался высокой оценки правительства СССР и Казахстана.

References:

1. Vereshhagin N.A. Na Verhнем Irtyshe [On the Upper Irtysh]. - Ust'-Kamenogorsk., «Media-Al'jans», 2006. - 164 p.
2. Vereshhagin N.A. Rechniki [River transportation workers].- Semej., IP «Krjuchkov», 2009. – 294 p.
3. Zyrjanov I.S. Verhnij Irtysh [Upper Irtysh].- Novosibirsk, 2003. - 214 p.
4. KGU «CDNI», f.1014, op. 1, d. 154, l.13.
5. KGU «CDNI», f.1014, op.4, d.32, l.2.
6. KGU «CDNI», f. 14, op 7, d. 8, l.1.
7. KGU «CDNI», f. 9, op 32, d. 16. l. 14.
8. Jakimenko P.I. «Put' dlinnoju v sto let» [“A road one hundred years long”].- Semej., Izdatel'skij dom «Intellect», 2009. - 150p.

Литература:

1. Верещагин Н.А. На Верхнем Иртыше. - Усть-Каменогорск: «Медиа-Альянс», 2006.-164с.
2. Верещагин Н.А. Речники.- Се-

мей: ИП «Крючков», 2009.-294с.

3. Зырянов И.С. Верхний Иртыш.- Новосибирск, 2003.-214с.

4. КГУ «ЦДНИ», ф.1014, оп. 1, д. 154, л.13.

5. КГУ «ЦДНИ», ф.1014, оп.4, д.32, л.2.

6. КГУ «ЦДНИ», ф. 14, оп 7, д. 8, л.1.

7. КГУ «ЦДНИ», ф. 9, оп 32, д. 16, л. 14.

8. Якименко П.И. «Путь длиною в сто лет».- Семей: Издательский дом «Интеллект», 2009.-150с.

Information about authors:

1. Aleksey Konovalov - Candidate of History, Full Professor, Honored

Scientist, Honored Worker of Education of Kazakhstan Republic, Shakarim State University of Semey; address: Kazakhstan, Semipalatinsk city; e-mail: icp10.3@bk.ru

2. Zhuldyz Moldagazinova – Student, Shakarim State University of Semey; address: Kazakhstan, Semipalatinsk city; e-mail: csm2007@mail.ru



Union of commercial enterprises, businessmen, scientists, public figures and politicians from different countries. The union combines the social and commercial elements of functioning.

- Promotion of international consolidation and cooperation of business structures
- Promotion of development of commercial businesses of various kinds
- Assistance in settlement of relations between businessmen with each other and with social partners in business environment
- Assistance in development of optimal industrial, financial, commercial and scientific policies in different countries
- Promotion of favorable conditions for business in various countries
- Assistance in every kind of development of all types of commercial, scientific and technical ties of businessmen of different countries with foreign colleagues
- Promotion of international trade turnover widening
- Initiation and development of scientific researches, which support the effective development of businesses and satisfy the economic needs of the society
- Expert evaluation of activities in the field of settlement of commercial disputes, establishment of quality standards and defining of factual qualitative parameters of goods and services
- Legal and consulting promotion of business
- Establishment and development of activities of the international commercial arbitration
- Exhibition activities
- Holding of business and economic forums

[www. iuci.eu](http://www.iuci.eu)