

ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ Г.С. БАТЕНЬКОВ В ТОМСКЕ. СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ

Рассматривается первый сибирский период жизни известного общественно-политического деятеля России XIX в., участника восстания в декабре 1825 г. Г.С. Батенькова, когда он работал инженером в Десятом округе путей сообщения России.

Биографии декабристов всегда вызывали понятный интерес. Значительное внимание привлекала при этом не только их политическая и общественная деятельность. Личность Г.С. Батенькова (1793–1883), единственного из декабристов уроженца Сибири, не составляет исключения. Ближайший помощник М.М. Сперанского в проведении административных реформ в Сибири, декабрист, литератор, архитектор – это лишь основные стороны многогранной творческой жизни Г.С. Батенькова, получившей отражение в целом ряде исследований [3, 4, 8, 9]. Гораздо меньше известна его деятельность в качестве инженера путей сообщения. Причина этого, на наш взгляд, заключается в источниковой базе.

Архивные розыскания показывают распыленность документальных данных об этой стороне биографии Батенькова. Систематизированный же материал, каким, например, являлся альбом архитектурных проектов Батенькова, хранившийся в Томском краеведческом музее [7], отсутствует. В этой связи вовлечение в научный оборот новых источников приобретает немалую ценность.

В фонде Экспедиции водяных коммуникаций Управления водяных и сухопутных сообщений, которым располагает Российский государственный исторический архив, имеется дело с документами 1817–1818 гг. В значительной части это подлинники рапортов, отчетов и другой переписки инженера Г.С. Батенькова с администрацией Управления, а также сопутствующая ведомственная документация [6. Д. 313]. В названном фонде встречаются и другие дела с отдельными документами относительно Батенькова. Немало ценных сведений в интересующем плане сохранилось в фонде X округа путей сообщения Госархива Омской области [1]. К сожалению, о работе инженера Батенькова в Восточной Сибири удалось обнаружить пока немногое [10].

Централизованное управление путями сообщения в России началось с указов Павла I от 27 февраля 1797 г. и 28 февраля 1798 г., в соответствии с которыми был создан Департамент водяных коммуникаций. 20 ноября 1809 г. он был преобразован в Управление водяных и сухопутных сообщений [2, 5]. Это ведомство должно было управлять всеми водными и значительными сухопутными путями сообщения страны, территория которой была поделена на десять округов. Сибирь вошла в X округ путей сообщения; его правление находилось в Тобольске [6. Д. 526. Л. 1–20]. В том же году образовался корпус офицеров путей сообщения «с чисто военным устройством», поставлявший необходимые кадры. Они готовились Институтом корпуса инженеров путей сообщения, открывшимся 1 ноября 1810 г. и «устроенным также на строго военных началах» [2. С. 8].

Г.С. Батеньков находился «в службе» с 21 мая 1812 г. Участвовал в Отечественной войне и заграничных похо-

дах, получил 11 ран, был награжден орденом Св. Владимира 4-й степени с бантом и серебряной медалью «В память 1812 г.» [1. Д. 184. Л. 2; 6. Д. 313. Л. 171–172]. 29 сентября 1816 г. директор института представил в Совет Главного управления водяных и сухопутных сообщений прошение Батенькова и другие необходимые для приема в корпус документы. В аттестате отмечалось, что «Г. Батеньков совершенно выдержал испытание во всех науках, для инженера путей сообщения нужных». Решением Совета от 5 октября того же года инженер 3-го класса поручик Батеньков был зачислен в штат корпуса с предписанием отправиться в Тобольск для службы в X округе [6. Д. 313. Л. 5].

В начале 1817 г. начальник этого округа инженер-полковник Ф.Ф. Риддер предлагал в своих рапортах главному директору путей сообщения генералу Ф.П. Деволанту использовать Батенькова для гидрографических исследований в верховьях рек Тыма и Сыма, а затем на Уральском хребте. Но в ответном предписании был получен приказ командировать Батенькова в Томск «руководствовать работами, ...которые состоят в построении мостов, дорог и бассейнов» [6. Д. 138. Л. 355–359]. Этим решением удовлетворялась просьба сибирского генерал-губернатора И.Б. Пестеля, озабоченного благоустройством городов края, о «присылке в Томск сведущего по инженерной части чиновника» [6. Д. 313. Л. 1]. Таким образом, инженер-поручик Батеньков был поставлен в двойное подчинение – по линии своего ведомства и сибирской администрации. Из Тобольска Батеньков выехал 14 марта и в Томск прибыл 23 марта. В рапорте Ф.П. Деволанту он сообщал, что начинать строительные работы пока рано «по причине снегов, покрывавших еще город» [6. Д. 313. Л. 15–17]. В это время он определял объем предстоящих работ, знакомился с условиями на местности.

Что представлял Томск как город в начале XIX в.? Ф.Ф. Риддер свидетельствовал в путевом журнале и других документах 1812–1814 гг. следующее. Томск, ставший губернским городом с 1804 г., располагался на большой и судоходной реке Томи; его пересекала речка Ушайка. В городе проживали до 5 тыс. душ мужского пола, т.е. общая численность населения составляла около 10 тыс. чел. Насчитывалось 1577 деревянных и 6 каменных «обывательских» домов. Имелись деревянный собор, 7 каменных церквей и два каменных монастыря (мужской и женский). Далее он отметил каменный арсенал с денежной кладовой и из значительных деревянных строений – присутственные места, гостинный двор, соляные и винные магазины, народное училище. Внизу города по речке Изюмке (?) в особой слободе жили татары, имевшие свою мечеть. На берегу Томи располагались построенные магистратом боль-

шие каменные амбары для складирования привозимых зимой из Кяхты китайских товаров. С началом навигации они отправлялись на транзитных судах-дощаниках с Томской пристани до Тобольска и Тюмени, откуда следовали гужом в европейскую часть страны [6. Д. 138. Л. 306–307]. Обратные суда доставляли разные промышленные товары, сахар, дорогие вина и др. Кроме того, существовало сравнительно оживленное местное судоходство, благодаря которому жители получали хлеб, соль, рыбу, вино и пр. Ф.Ф. Риддер отмечал: «Сей город можно почесть лучшим торговым городом посреди Сибири: сюда съезжаются с разными китайскими и российскими товарами: через город пролегает большая Сибирская дорога», т.е. Московский тракт [6. Д. 539. Л. 96].

Г.С. Батеньков характеризовал город с точки зрения инженера, которому предстояло заняться его благоустройством. Он писал, что до 1802 г. проезд по улицам Томска был «весьма затруднителен, а осенью и весною тяжелые везы и экипажи почти не были в состоянии следовать». Затем, до 1816 г., на всех улицах Томска устраивались деревянные мостовые. Но они увеличивали опасность во время пожаров, а кроме того, как отмечал Батеньков, под этими мостовыми застаивалась зловонная жижа, накапливались нечистоты, «служившие к порче воздуха». Крупного булыжного камня поблизости от Томска не было, поэтому с 1816 г. стала устраиваться «хрящевая насыпь», гравийное покрытие улиц. Одновременно производилось обустройство подъемов (взвозов) на Воскресенской и Юрточной горах. Им придавалась большая пологость, дорожное полотно утрамбовывалось гравием, устраивались кюветы с деревянными желобами, а откосы укреплялись ивняком. Этими работами руководил инженер-подполковник Лукин, но вскоре он умер. Продолжать начатое предстояло Батенькову.

Кроме того, Батеньков предполагал обратить в бассейн «низкое место в середине города», где находилось небольшое озеро. Это должно было улучшить санитарные условия, ибо, как отмечал Батеньков, «место сие по неуважению жителей весьма засорено, вода тающих снегов со всеми увлекаемыми ею нечистотами имеет туда свободный сток». Озеро находилось в 250 саженях от Воскресенской горы, у подножия которой выходили два ключа чистой воды. Батеньков считал возможным провести по трубам воду этих ключей к озеру и обратить его в бассейн, который должен был служить для противопожарных целей и «для пользы жителей в домашнем употреблении». Затем при расчистке берегов озера обнаружилось много родников и прокладка водопровода от ключей у Воскресенской горы не понадобилась. Один из этих ключей издавна использовался жителями как источник питьевой воды. Батеньков решил увеличить его дебит. Для этой цели было достаточно устройства более плотного сруба из шпунтованных свай. Обустройством ключа занимались до 30 рабочих и понадобилось изготовление специального копра для забивки свай. Еще один из первоначальных замыслов Батенькова заключался в укреплении берегов Ушайки, сооружении моста и устройстве набережной или, как тогда говорили, «обруба» [6. Д. 313. Л. 18–22, 67, 132].

Летом 1817 г. на благоустройстве улиц под руководством Батенькова работали 20–30 ссыльнокопаторжных. Малопроизводительный подневольный труд усугублялся тем, что «большой частью рабочие были скованы, нередко по рукам и ногам». Некоторым стимулом служила лишь оплата труда, составлявшая у чернорабочих 15 коп. в день, у плотников – 20 коп. И только «лучшие мастера», своего рода десятники, получали 40 коп. Основной объем благоустройства улиц выполнялся горожанами, которые «работали сами против домов своих». На собственный счет они нанимали и плотников, облицовывавших уличные канавы досками. Но с наступлением сенокосной поры, сообщил Батеньков, работы сократились. Сам он в это время занимался съемкой и нивелированием Ушайки, готовил проект моста и укрепления берегов речки. Берега укрепляли ивовыми плетнями, за которые насыпался и утрамбовывался привозной грунт. Этой работой занимались вплоть до заморозков свыше 20 «колодников» [6. Д. 313. Л. 39–61, 132].

Несмотря на ненастный сентябрь и разболевшиеся раны Батенькова, обустройство ключа у Воскресенской горы было благополучно завершено. Ясным холодным днем 1 октября 1817 г. источник был освящен в присутствии «целого общества» во главе с губернатором Д. Илличевским. Последний писал, что отделка одного из главнейших ключей с питьевой водой осуществлена «в виде, составляющем красу города и удобство» [6. Д. 313. Л. 132–133, 212].

Особую заботу томичей составлял мост через Ушайку. Состояние старого моста было настолько ветхим, что еще до приезда Батенькова предлагались несколько проектов нового сооружения. Батеньков писал, что «мост положено было строить из камня, дабы единовременной издержкой доставить городу сообщение надежное и здание красивое». Для моста было выбрано два места: одно близ устья, другое повыше. Батеньков предполагал строить мост возле устья на каменных быках с 18-саженной аркой. Но для постройки каменного моста требовалось значительное время, а старый находился в таком состоянии, что не подлежал ремонту и пользоваться им становилось все рискованнее. Приходилось строить экстренно деревянный мост «самой простой конструкции» в некотором отдалении от устья. Как следует из предписания томского губернатора, мост строился «против магистрата, от прямой, ведущей по берегу речки Ушайки, улицы...».

Затруднения с сооружением каменного моста вызывались и другими обстоятельствами. Исследовав окрестности Томска, Батеньков убедился в том, что камень здесь в основном «шиферной породы», т.е. сланцеватой структуры, непрочный. Обнаруженный им «плитный пещаный камень по неупражнению жителей» не разрабатывался. Железо покупалось на Урале и с доставкой на место стоило до 10 руб. за пуд. Не хватало квалифицированной рабочей силы. Почти все общественные работы выполнялись ссыльнокопаторжными, проходившими через Томск. Едва получив некоторые навыки в строительном деле, они отправлялись этапом дальше на восток. Да и вообще по отношению к ним требовался «неусыпный надзор» [6. Д. 313. Л. 143–147]. Сооружение моста началось 8 октября 1817 г. До сильных морозов успели забить сваи. В моменты наиболее тру-

доемких работ на этом объекте было занято до 58 «колотников». В конце ноября – первой половине декабря строительство приостанавливалось из-за жестоких морозов, «до степени замерзания ртути простирившихся».

В детальных отчетах Батенькова, адресованных Управлению водяных и сухопутных сообщений, ощущалась энергия молодого инженера и заинтересованность в успехе дела. Совет Управления отмечал на одном из заседаний, что этот офицер «обращает должное старание к выполнению своих обязанностей и оправдывает выгодное о нем мнение» [6. Д. 313. Л. 35–36]. Вместе с тем проекты Батенькова проходили весьма строгую экспертизу. Относительно проекта обустройства источника питьевой воды у Воскресенской горы, например, отмечалось отсутствие необходимой тщательности в чертежах, сомнительная прочность отдельных деталей и др. [6. Д. 313. Л. 83–90]. Неоднократно указывалось Батенькову на необходимость более скрупулезного выполнения чертежей. Но, как выяснилось позже, в его распоряжении не было ни чертежных принадлежностей, ни подходящей бумаги. То и другое вскоре ему выслали. Работе мешала и сильно покалеченная на войне левая рука [6. Д. 313. Л. 171–173].

Практические результаты работы инженера Батенькова получили глубокую признательность горожан и высокую оценку местной администрации. Характеризуя эту сторону его деятельности, томский губернатор Д. Илличевский писал: «В короткое время... Батеньков показал на пользу города Томска довольно успеха усердным своим старанием, деятельными всегда занятиями и искусством» [6. Д. 313. Л. 212].

3 января 1818 г. Батеньков отправился в Тобольск, так как был назначен временно исполняющим обязанности начальника X округа путей сообщения вместо отбывшего в длительный отпуск Ф.Ф. Риддера. Завершение строительства моста возлагалось на губернского архитектора инженер-поручика Деева [6. Д. 313. Л. 208–211]. В Тобольске, куда Батеньков приехал 11 января, он пробыл недолго и 2 апреля снова отправился в Томск с предписанием продолжать «определенные ему занятия», а также одновременно «исполнять управление X округом» [6. Д. 313. Л. 217–218, 222, 230].

Обязанности начальника округа Г.С. Батеньков выполнял до середины 1819 г. В «Записке о состоянии

X округа путей сообщения», предназначенной для генерал-губернатора Сибири М.М. Сперанского, Батеньков дал краткую, но отчетливую и объективную характеристику сибирского судоходства. Примечательно также то, что он впервые отметил необходимость технического перевооружения подвижного состава на речном транспорте. Он справедливо считал, что вместо существовавших несовершенных судов, двигавшихся с помощью мускульной энергии людей и ветра, «могли быть с великою пользою... употреблены пуадебардовые или сутыринские машины, или же самые пароходы [1. Д. 184. Л. 4–7]. Не исключено, что именно эта и подобные записки обратили на их автора внимание нового сибирского генерал-губернатора М.М. Сперанского, приступившего в мае 1819 г. к большой ревизии края. 24 июня инженер-капитан Батеньков получил от Сперанского предписание о поездке вместе с ним в Иркутск. Сперанский так формулировал ближайшую задачу Батенькова: «Дабы... могли Вы заняться мерами на постройку обруба на реке Ангаре» [1. Д. 188. Л. 2]. 17 сентября Г.С. Батеньков сообщал инженер-генералу Ф.Ф. Риддеру из Иркутска, что занялся планами постройки обруба, или набережной, на Ангаре, а также осмотром строившихся оборонительных сооружений в Троицкосавской крепости и в Кяхте [1. Д. 188. Л. 7–9].

Предписанием М.М. Сперанского от 21 марта 1820 г. Батеньков командировался для изучения возможности постройки тракта вдоль южного берега Байкала. Это поручение было успешно выполнено [1. Д. 188. Л. 20, 24–25; 10]. Кроме того, для Восточной Сибири и Омска Батеньков выполнил еще целый ряд проектов [7].

Во время частных поездок давали знать о себе многочисленные раны. В мае 1821 г. инженер-капитану Батенькову был предоставлен 4-месячный отпуск «на кавказские воды для излечения от ран» [1. Д. 232. Л. 43]. На этом собственно закончился первый период инженерной деятельности Г.С. Батенькова в Сибири. 22 июля 1822 г. X округ путей сообщения был упразднен. И в этом же году по предложению Сперанского Батеньков занял в Петербурге пост управляющего делами Сибирского комитета, на котором находился до конца 1825 г., т.е. до восстания декабристов [3. С. 456–465].

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив Омской области (ГАОО). Ф. 4. Оп. 1.
2. Григорьев В.А. Исторический очерк участия ведомства путей сообщения в Отечественной войне // Журнал министерства путей сообщения. 1912. Кн. 7. С. 3–4.
3. История Сибири. Л., 1968. Т. 2.
4. Карцов В.Г. Декабрист Г.С. Батеньков. Новосибирск, 1966.
5. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898). СПб., 1898. С. 220–221.
6. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 159. Оп. 1. Д. 313 // О командировании инженера в Томск для руководства производящимися работами. 237 л.
7. Сибирская советская энциклопедия. М., 1929. Т. 1.
8. Снытко Т.Г. Г.С. Батеньков – литератор // Литературное наследство. М., 1956. Т. 60, кн. 1.
9. Шатрова Г.П. Декабристы и Сибирь. Томск, 1962.
10. Штукенберг А.И. Кругобайкальская дорога // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1858. Т. 27. С. 241–243.

Статья представлена кафедрой современной отечественной истории исторического факультета Томского государственного университета, поступила в научную редакцию «Исторические науки» 22 декабря 2005 г.