

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2024. 19(4): 1958-1966
 DOI: 10.13187/bg.2024.4.1958

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Features of the Conversion Plan of the Public Steamship Company on the Yenisey River in 1914

Evgeny A. Akhtamov ^{a,*}, Denis N. Gergilev ^{a,b}, Tatyana V. Izluchenko ^{a,b}, Daria N. Nesterenko ^a

^a Siberian Federal University, Russian Federation

^b Krasnoyarsk Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Russian Federation

Abstract

River communication has played a crucial role since the beginning of Siberia development. In the early 20th century, during the Russo-Japanese War, it became evident that the capacity of the railway was insufficient to meet the needs of the civilian population as well as the army's needs in the east. The problem of transport could be partially solved by the river fleet, for which ships were purchased for navigation on Yenisey. After the war, these ships were transferred to the administration of the established Public Steamship Company on the Yenisey River. The ships were to be transferred to private shipping companies. However, the results of the Steamship's activities confirmed the need for a river connection for the local population: not only for the development of industry and trade, but also for the social and cultural development in the region. As a result, the government has decided to refrain from privateering. The Ministry of Transport has proposed to put the activity of the ferry on commercial bases, which would reduce its dependence on finance from the treasury and bring funds for its further development. The object of this article is a program of transformation of the Public Steamship Company on the Yenisei river, which provided for greater freedom of its commercial activities. The authors note that the activities of the Steamship were supposed to be expanded on those sections of Yenisey where the presence of private steamers was insufficient. Thus, the activities of the public steamship company should not be in competition with private steamers.

Keywords: Public shipping on the Yenisei river, Ministry of Railways, conversion, transport, navigation, Yenisei province.

1. Введение

Проблема доступности транспортного сообщения для Сибири имела не только народно-хозяйственное, но культурно-социальное значение. Опыт деятельности Срочного казенного пароходства на Енисее это только подтвердил и побудил правительство отказаться от первоначального плана по передаче пароходства в частные руки, сохранив его в государственной собственности. Причина этого была в том, что, имея присутствие на рынке речных перевозок, правительство могло эффективнее регулировать местные тарифы, влиять на динамику развития пароходного сообщения, а также на развитие промышленности и торговли в регионе. Проблема заключалась в том, что пароходство существовало на средства казны и не имело собственных средств для своего развития. В связи с этим в Министерстве путей и сообщения возник проект реформирования Срочного казенного пароходства на реке Енисей с тем, чтобы придать его деятельности коммерческий характер. Целью данной статьи является освещение условий

* Corresponding author

E-mail addresses: akhtamov@gmail.com (E.A. Akhtamov), turilak@yandex.ru (D.N. Gergilev), izluchenko@mail.ru (T.V. Izluchenko), d.n.matveeva@mail.ru (D.N. Nesterenko)

реорганизации Срочного казенного пароходства на реке Енисей. Ранее данная тема не была отражена в исторической литературе.

2. Материалы и методы

Источниковой базой данного исследования стали законодательные акты Российской империи, опубликованные материалы Министерства путей сообщения, в частности, Проект «О преобразовании Енисейского казенного пароходства» ([О преобразовании..., 1914](#)), подготовленный Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог. Представляют интерес экономические обоснования перевода деятельности пароходства на коммерческую основу, описания особенностей местной торгово-промышленной жизни, а также роли Северного морского пути в жизни региона. Значимым представляется то, что этот документ, ранее не нашедший отражения в исторической литературе, является примером государственной политики в сфере развития водного транспорта Сибири накануне Первой мировой войны. При подготовке статьи также использовались материалы периодической печати – журнала «Водные пути и шоссейные дороги» – издания Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог, на страницах которого также нашли отражение проблемы преобразования Енисейского казенного пароходства.

В основе исследования лежат методы исторической науки, а также принципы научной объективности и историзма. Принцип историзма в сочетании с системным методом позволил рассмотреть в динамике развитие пароходства с учетом взаимосвязи с местными условиями. Историко-генетический метод также позволил определить причины изменения позиции Государственной Думы по отношению к существованию Срочного казенного пароходства на Енисее, а также закономерности развития пароходного сообщения.

3. Обсуждение

Проблемы транспортного сообщения поднимались исследователями еще в начале XIX века. Так, Н.В. Семивский ([Семивский, 1816](#)) в своей работе обращался к проблеме развития судоходства в Сибири, преимущественно ее восточной части. Большое внимание в его работе было уделено судоходству по Байкалу и Ангаре. В труде П.А. Словцова «Историческое обозрение» рассмотрена история крупнейших сибирских городов: Иркутска, Красноярска, Енисейска, Тобольска, Томска. Значительное внимание в работе уделено роли судоходства по сибирским рекам, в том числе, по Енисею ([Словцов, 1844](#)). Крупным исследователем проблем судоходства в Сибири был А.М. Сибиряков. Он изучал проблему организации судоходства по Енисею и Северному морскому пути ([Сибиряков, 1881](#); [Сибиряков, 1893](#); [Сибиряков, 1907](#)). Представляет интерес то, что зарубежные авторы также проявляли интерес к проблемам судоходства в Сибири. Так, в работе «Правительственная помощь торговому судоходству» М. Дж. Гросвенор ([Grosvenor, 1916](#)) изучил опыт организации пароходного сообщения в Сибири, а именно виды помощи, размер дотаций, выделяемых правительством для развития пароходных компаний, а также их эффективность.

В послереволюционные годы, когда перед советским государством стояла задача восстановления экономики, публиковались работы преимущественно технического или экономического содержания. К таким работам можно отнести труд А.М. Вихмана ([Вихман, 1919](#)). В последующем в связи с изменением социально-экономических и политических условий стали появляться исторические работы. Крупные исследования по истории транспорта Сибири принадлежат авторству В.Ф. Борзунова. В 1960-е годы была опубликована работа по истории речного транспорта ([Борзунов, 1967](#)). Крупным исследованием истории судоходства стала работа «Речное судоходство в России», выполненная коллективом авторов под редакцией М.Н. Чеботарева ([Чеботарев, 1985](#)). В работе освещена история развития речного транспорта до 1917 года.

В последние десятилетия интерес к проблеме судоходного сообщения по Енисею остается высоким. Большим вкладом в историографию проблемы стали работы В.Н. Большакова «Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в.» ([Большаков, 1991](#)), «Участие государства в функционировании водного транспорта Сибири в XIX в.» ([Большаков, 2007](#)). В работе «Экономика Сибири: 1900–1928 гг.» авторы наряду с вопросами экономической жизни рассматривают сухопутные и водные пути сообщения ([Винокуров, Суходолов, 1996](#)).

История судоходства на Енисее современных зарубежных авторов интересует больше в контексте истории арктических плаваний, что также включает и навигацию в низовьях Енисея ([Остренг и др., 2013](#)). Значительное внимание в зарубежной историографии уделяется истории освоения Северного морского пути ([Окхузен, Ниелсен, 2022](#)).

Этот период отмечен значительным количеством статей по этой тематике, предметом изучения которых становилось как сообщение по Обь-Енисейскому каналу, так и навигация по Северному морскому пути ([Носова, 1994](#); [Агеев, 2010](#)). В статье Н.В. Гониной «Становление Енисейского пароходства в 1861–1914 гг.» рассмотрены проблемы развития судоходного сообщения на Енисее ([Гонина, 2010](#)). Влияние Енисейского пароходства на развитие местных промыслов изучено в статье С.Т. Гайдина и Г.А. Бурмакиной ([Гайдин, Бурмакина, 2016](#)). Роль водных путей для развития регионов Сибири рассмотрена в статье Е.В. Соколовой ([Sokolova, 2023](#)). Источниковедческое

исследование отдельных аспектов проблемы проведено в статье Е.А. Сертаковой, А.А. Ситниковой, Ю.С. Замараевой (Sertakova et al, 2021). Вопросы регулирования правительством тарифов, а также последствия тарифной политики для развития торговли и промышленности в Сибири, рассмотрены в статье О.М. Долидович, В.И. Федоровой, А.С. Жулаевой (Dolidovich et al., 2019).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что проблема развития пароходного сообщения по сибирским рекам неизменно привлекает внимание отечественных и зарубежных авторов.

4. Результаты

В период Русско-японской войны Министерством путей сообщения с Высочайшего разрешения для помощи перегруженной Сибирской железной дороге при перевозке грузов на Восток в 1905 году за границей была приобретена флотилия судов для реки Енисей в составе шести пароходов. Было закуплено четыре буксирных парохода, названных «Енисейск», «Туруханск», «Красноярск» и «Минусинск», один паровой катер и два паровых лихтера «Ангара» и «Лена». Из несамостоятельного флота были приобретены девять грузовых барж (О преобразовании..., 1914: 1). Летом 1905 года флотилия прибыла в устье Енисея. Закупленные суда использовались, главным образом, для нужд железной дороги. Они были заняты на перевозках груза, доставляемого к устью Енисея Северным морским путем.

После окончания Русско-японской войны Высочайшим постановлением 9 января 1907 года суда Енисейской флотилии были переданы для создания срочного пароходного сообщения по Енисею и Оби от Тобольска к устью Оби. Вместе с тем ввиду коммерческого характера такого предприятия было признано необходимым принять самые решительные меры к организации пароходного сообщения при помощи частных предпринимателей, «хотя бы с восполнением от казны» (О преобразовании..., 1914: 1). 23 марта 1908 года были утверждены условия передачи судов в частную собственность. В этот период суда находились в управлении Министерства путей сообщения и были заняты на перевозках государственных и частных грузов, а также на перевозке пассажиров.

В 1908 году пароход «Ангара» был переведен на реку Обь, а в 1909 году он был передан частному предприятию. В навигации 1907 и 1908 гг. пароходством на Енисее ежегодно совершалось по шесть срочных рейсов от Красноярска к устью Енисея до реки Глубокой. Расстояние составляло 2 291 верст. В этих перевозках были задействованы пароходы «Лена», «Енисейск» и «Туруханск». Пароход «Красноярск» совершал несрочные рейсы в верхней части Енисея. В навигацию 1907 года было перевезено около 600 тысяч пудов казенных и частных грузов (в том числе 377 тыс. пудов в верхней части Енисея) и до 2 000 пассажиров, а в навигацию 1908 года – 682 тыс. пудов (в том числе 510 213 пудов в верхней части Енисея) и свыше 3 200 пассажиров (О преобразовании..., 1914: 2).

В навигацию 1909 года вследствие убыли из состава флотилии пароходов «Красноярск» и «Минусинск», затонувших во время весеннего ледохода, пароходством было совершено только шесть срочных низовых рейсов оставшимися тремя пароходами флотилии. При этом было перевезено 359 440 пудов груза и 3 054 пассажира (О преобразовании..., 1914: 2).

В навигацию 1910-1913 годов пароходством совершалось ежегодно по пять низовых рейсов от Красноярска к устью Енисея и далее – до острова Диксон (2 471 верста) пароходами «Туруханск» и «Лена». Также пароходом «Енисейск» совершались несрочные рейсы в средней части Енисея между Красноярском и Енисейском и частично Минусинском. В навигацию 1910 года было перевезено 473 739 пудов груза и 3 851 пассажир; в навигацию 1911 года – 617 253 пуда груза (в том числе 427 730 пудов в средней части Енисея) и 3 483 пассажира; в навигацию 1912 года – 443 903 пуда (в том числе 271 945 пудов в средней части Енисея) и 7 036 пассажиров; в навигацию 1913 года – около 662 205 пудов груза, в том числе особым рейсом парохода «Енисейск» – 103 тыс. пудов груза (71 тыс. пудов вверх и 32 тыс. пудов вниз по Енисею) норвежской акционерной компании, доставившей морской груз в устье Енисея на морском пароходе «Коррект» (О преобразовании..., 1914: 2).

Содержание казенного пароходства приносило казне ежегодно чистого убытка: в 1907 году – 144 306 рублей 29 копеек, в 1908 году – 136 395 рублей 43 копейки, в 1909 году – 142 298 рублей 89 копеек, в 1910 году – 112 628 рублей 53 копейки, в 1911 году – 93 914 рублей 59 копеек, в 1912 году – 97 006 рублей 30 копеек и в 1913 году – 41 927 рублей 89 копеек (О преобразовании..., 1914: 3).

Одновременно, по согласованию с Министерством путей сообщения, пароходство осуществляло перевозки по заказам частных пароходных компаний. В 1910 году Министерство путей сообщения внесло на законодательное рассмотрение представление №3801 от 31 марта 1910 года о передаче пароходного сообщения Сибирскому обществу пароходства, промышленности и торговли.

Однако это представление было отклонено Государственной думой. При этом, по указанию Государственной думы, в 1910 году в Красноярске прошло особое совещание под председательством Енисейского губернатора с участием представителей ведомств, городских общественных управлений, торговых и пароходных предприятий. Целью совещания стала выработка наиболее выгодных для казны и наиболее соответствующих особенностям местной промышленности и торговой жизни условий содержания срочного пароходного сообщения на Енисее.

Срочное совещание признало необходимым установить на Енисее два типа срочных рейсов, а именно четыре низовых, специально – грузовых для удовлетворения потребностей

преимущественно рыбной промышленности, а также для снабжения продовольствием инородцев. Для этого предусматривались рейсы от Красноярска до низовьев реки Енисей и до острова Диксон и Юракской губы и обратно. Также было предложено осуществлять по восемь-девять легких почтовых рейсов от Красноярска до Туруханска и далее – до Гольчихи и обратно для обслуживания срочным сообщением, главным образом, средней части Енисея. Четыре рейса в низовой части Енисея предполагалось совершать судами казенной Енисейской флотилии, причем с каждым низовым рейсом за паракором должно было идти не менее двух барж большого типа. Для совершения верховых рейсов предприниматель должен был иметь почтово-пассажирский парокор, соответствующий следующим требованиям: средняя скорость в сутки (учитывая остановки и задержки) должна была быть не менее 200 верст, грузоподъемность – не менее 4 000 пудов, классных пассажирских мест – не менее 30, палубных – не менее 120 ([О преобразовании..., 1914: 3](#)). Предпринимателю вменялось в обязанность не вести торговлю в пределах Енисейской губернии и для участия в промышленных предприятиях спрашивать разрешения губернатора Енисейской губернии.

В 1913 году Министерство Путей Сообщения внесло представление в Государственную Думу №5908 от 27 марта 1913 года о передаче содержания срочного парокорного сообщения по Енисею частному предпринимателю. Но 29 ноября и этот законопроект на заседании Государственной Думы был отклонен со следующей формулировкой: «Признавая, что правильно организованное парокорство по реке Енисею имеет громадное культурное и экономическое значение для Сибири и, считая необходимым, в целях ограждения местного населения от возможной эксплуатации частными парокоровладельцами, сохранить существующее на означенной реке казенное парокорство, с тем, чтобы ведомство безотлагательно озаботилось испрашением средств на его реорганизацию и содержание, Государственная Дума переходит к очередным делам» ([О преобразовании..., 1914: 4](#)).

До этого времени парокорство на Енисее находилось в управлении ведомства путей сообщения и содержалось как казенное хозяйственное предприятие. Предполагалось, что это казенное предприятие будет действовать временно, до передачи енисейской флотилии в частные руки, следовательно, на его содержание средства запрашивались в сметном порядке лишь на самое необходимое. В результате к 1913 году суда флотилии нуждались в капитальном ремонте, также требовалось его пополнение новыми судами и оборудованием.

В Министерстве путей сообщения было понимание, что для успешной эксплуатации Енисейского парокорства в будущем необходимо реорганизовать его деятельность таким образом, чтобы она более соответствовала коммерческому началу. Также было необходимо усилить и улучшить судовой состав парокорства.

Цель казенного парокорства на Енисее определялась как удовлетворение местных потребностей торгово-промышленной жизни Приенисейского низового края, лишенного других, кроме водного пути, сообщений. Также необходима была перевозка грузов, поступающих на Енисей Северным морским путем. К этому времени уже был накоплен опыт мореплавания по Северному морскому пути. Министерство путей сообщения учитывало опыт норвежской акционерной компании, которая доставила в устье Енисея и вывезла оттуда свыше 103 тысяч пудов груза ([О преобразовании..., 1914: 5](#)). Считалось, что открытие Северного морского пути к устью Енисея создаст возможность экспорта в Европу зерна, леса, а также импорта сельскохозяйственной техники, различных товаров, которые не производились в Енисейской губернии. Это должно было дать толчок к развитию производительных сил Азиатской России. Отмечалось, что для дальнейшего развития экономики Сибири желательно продолжить рейсы казенного парокорства по Енисею и в верхней части Енисея от Красноярска до Минусинска и далее, ближе к пределам Монголии. В этом виделась возможность вывоза из Урянхайского края сырых товаров и перевозки их по Енисею, а затем морским путем – в Европейские порты.

В начале XX века судоходство на границе с Монголией считалось невозможным ввиду существования в этой части реки Большого порога (в 135 верстах от границы Урянхайского края). Но и плавание в верхней части Енисея от деревни Означенной до Большого порога (140 верст) также было связано со значительными затруднениями ввиду крайней извилистости реки, быстроты течения и обилия порогов, самым значительным из которых был Джойский. Немногочисленные опыты плавания к Большому порогу показывали, что при скорости течения 12 верст в час может с трудом подниматься только один парокор в час. Сплав с баржей признавался возможным, но только с использованием приспособлений для регулирования скорости. Судоходство в верхней части Енисея выше деревни Означенной (117 верст выше Минусинска) в то время было осуществимо только с помощью туерной цепи, проложенной на наиболее затруднительных участках реки. Также рассматривалась возможность постройки шлюзов на Большом пороге, однако на это требовались значительные средства. Признавалось, что организация рейсов выше деревни Означенной может иметь характер только опытного плавания ([О преобразовании..., 1914: 6](#)).

Представляет интерес то, что касалось рейсов в средней части Енисея, между Енисейском и Минусинском. Признавалось, что ввиду наличия на этом участке частного парокорства конкуренция с ним казенного парокорства может нанести ущерб частной предприимчивости. Поэтому рейсы казенного парокорства в этой части реки признавались возможными там, где они были необходимы в качестве содействия низовым перевозкам парокорства, а также перевозке грузов, вывозимых и

ввозимых на реку Енисей Северным морским путем. Также признавалось, что рейсы казенного пароходства должны служить регулятором тарифов частных пароходных предприятий в целях устранения наблюдавшейся в то время монополизации этими предприятиями пароходного дела на среднем Енисее.

В Министерстве путей сообщения отмечалось, что в соответствии с новыми задачами Енисейского пароходства и расширением пределов его коммерческой деятельности его эксплуатация должна быть поставлена на организованных коммерческих началах. До 1914 года казенное пароходство на Енисее подчинялось общим требованиям, установленным для хозяйственных казенных предприятий как в отношении расходования отпускаемых на содержание пароходства средств, так и в отношении отчетности и контроля поступлений доходов в казну. Такой порядок связывал свободу коммерческой деятельности пароходства и не способствовал увеличению его оборотов. Для эффективного функционирования пароходства как коммерческого предприятия все операции казенного пароходства должны проводиться на коммерческих основаниях.

Для этого Министерством Путей Сообщения был выработан проект положения, касающегося Енисейского пароходства в соответствии с утвержденным положением о Добровольном флоте, действующим на коммерческих основаниях, под высшим надзором Министра торговли и промышленности и совершающем обязательные пароходные рейсы при ежегодной субсидии от казны ([Собрание узаконений..., 1912: 1350](#)). Согласно положению, целью Енисейского пароходства было обеспечение почтово-пассажирского и грузового сообщения по Енисею. Пароходство находилось в ведении Управления внутренними водными путями и шоссейными дорогами Министерства путей сообщения. При этом управление делами пароходства осуществлялось чиновниками этого Управления, которые содержались за счет средств пароходства ([Преобразование Енисейского..., 1914: 302](#)).

По возникающим претензиям пароходство отвечало всем своим имуществом. При этом средства пароходства складывались из единовременного пособия от казны на оборудование пароходства, ежегодное пособие от казны, доходы от коммерческих операций, движимое и недвижимое имущество пароходства.

Для организации пароходного сообщения пароходству предоставлялось право приобретать в собственность, строить и арендовать строения, мастерские, пароходы, суда, пристани и иное необходимое движимое и недвижимое имущество.

В вопросе управления пароходством отмечалось, что при сравнительной незначительности коммерческих оборотов Енисейского пароходства нет необходимости в создании особого правления для заведывания делами пароходства. Считалось целесообразным управление делами пароходства возложить на ответственного управляющего. Управляющий должен был подчиняться непосредственно Министерству путей сообщения ([Преобразование Енисейского..., 1914: 303](#)).

Согласно особой инструкции Министерства путей сообщения, на управляющего ложились обязанности по заведованию и распоряжением личным составом, делами, имуществом и капиталами пароходства. Одновременно над пароходством сохранялось общее руководство со стороны Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог. Министр путей сообщения назначал управляющего, также он определял размер жалования, которое управляющий должен был получать из сумм пароходства. Управляющий должен был не менее двух раз в год созывать совещания из представителей местных правительственных учреждений, общественных организаций и заинтересованных лиц для обсуждения мероприятий пароходства. Участие общественного элемента в обсуждении важнейших мероприятий пароходства должно было способствовать достижению задачи пароходства по обслуживанию нужд края. Устанавливаемая периодичность созыва совещаний (не менее двух раз в год) должна была гарантировать населению осуществление тех направлений деятельности пароходства, которые наиболее соответствуют местным нуждам. В целях ведомственного надзора за деятельностью пароходства предполагалось предоставить Управлению внутренних водных путей и шоссейных дорог, а также начальнику Томского округа путей сообщения право ревизорских проверок имущества, капиталов и деятельности пароходства ([Преобразование Енисейского..., 1914: 303](#)).

Для удовлетворения торговых и промышленных нужд края и снабжения населения низовых областей требовалось совершение не менее шести рейсов в низовья Енисея в год. Это количество рейсов совершалось казенным пароходством при помощи трех пароходов до аварии судов флотилии в 1909 году. В 1914 году срочное казенное пароходство на Енисее совершало эти рейсы двумя пароходами – «Туруханск» и «Лена». При этом из-за недостатка пароходов первые два рейса были укороченными. Другие рейсы, в интересах обслуживания рыболовных артелей, могли следовать до острова Диксон. Отмечалось, что для обслуживания промышленных нужд края необходимо было иметь три парохода, чтобы они совершали шесть рейсов в нижнем течении Енисея. Также отмечалось, что для перевозки по Енисею морских грузов массой не более 120 тыс. пудов необходимо иметь один пароход, чтобы буксировать за собою три лихтера большого типа с грузом до 100 тыс. пудов. Остальные 20 тыс. пудов могут быть погружены на лихтера, отправляемые из низовьев Енисея с рыбным грузом за буксиром прочих пароходов ([О преобразовании..., 1914: 10](#)).

Таким образом, пароходству требовалось еще два парохода. В интересах сокращения единовременных затрат на первое время предлагалось приобрести только один новый пароход – для перевозки морских грузов, и временно поставить на ту же линию третий пароход флотилии – «Енисейск», обслуживавший рейсы между Енисейском и Красноярском. Однако это предложение делалось с оговоркой: пароход «Енисейск» не мог полностью считаться пригодным для плавания в низовьях Енисея ввиду недостаточной крепости корпуса, изношенности механизмов и недостаточной устойчивости. Поэтому в 1914 году на пароход были поставлены новые котлы и проведено укрепление корпуса.

В целом четыре парохода, предназначенные для плавания в низовьях Енисея, могли бы совершать ежегодно до 10 рейсов от Красноярска до низовьев Енисея. Таким количеством рейсов могли быть частично удовлетворены культурно-административные нужды Туруханского края. На средней части Енисея, между Енисейском и Минусинском, количество рейсов должно было быть не менее 16-ти в навигацию, считая рейс туда и обратно, в том числе шесть рейсов до деревни Означенной. Для совершения этих рейсов пароходству было необходимо приобрести два новых парохода. Также отмечалось, что желательнее приобрести пароходы буксиро-пассажирские, принимающие до 500 пассажиров, а также достаточной силы, чтобы буксировать за собой против течения две баржи с грузом в 60 тыс. пудов, скоростью хода в тихой воде с баржами в среднем 13 верст в час. При этом средняя скорость течения реки в среднем течении Енисея составляла около 5-6 верст в час. Применение двух пароходов такого типа должно было дать возможность перевозки в течение навигации достаточного количества пассажиров, переселенцев и грузов (О преобразовании..., 1914: 14).

Интерес представляет то, что перед заказом пароходов управление внутренних водных путей проводило сравнение стоимости и сроков постройки судов среди разных компаний, в том числе между российскими и иностранными. При этом предпочтение отдавалось российским предприятиям. В целом единовременные затраты Енисейского казенного пароходства на покупку судов были оценены в один буксирно-пассажирский пароход для рейсов в низовьях Енисея – 440 тыс. рублей; два буксирно-пассажирских парохода для рейсов между Енисейском и Минусинском – 560 тыс. рублей (О преобразовании..., 1914: 16).

Общие расходы пароходства по проекту должны были составлять расходы на содержание администрации – 95 457 рублей, содержание и действие судов – 316 623 рубля, амортизационные и страховые отчисления – 120 920 рублей, делопроизводство – 15 000 рублей (О преобразовании..., 1914: 20).

Предполагаемые доходы пароходства рассчитывались исходя из того, что общий грузооборот пароходства, исходя из грузоподъемности судов, не мог превышать 1 300 000 пудов. Общее количество пассажиров не могло составлять более 16-ти тысяч человек. Эти цифры рассчитывались с учетом пароходов, которые пароходство должно было приобрести. Согласно существовавшим тарифам, каждый пуд груза приносил доход в размере 10 копеек, а каждый перевезенный пассажир – в размере 2 рублей 50 копеек. Таким образом, валовый доход Енисейского пароходства от перевозки 1 300 000 пудов груза должен был составить 130 000 рублей и от перевозки 16 000 пассажиров – 40 тыс. рублей. Общий доход от перевозок должен был составить 170 000 рублей. Доход от остальных операций пароходства, включая буксировку судов, сдачу в аренду свободных барж, хранение грузов должен был составить 10 000 рублей. Доход от погрузочно-разгрузочных работ – 26 000 рублей. Таким образом, общий доход пароходства должен был составить 206 000 рублей. Таким образом, пароходство не могло осуществлять свою деятельность без государственного субсидирования. Сумма, получаемая пароходством из казны, должна была составить 342 тыс. рублей, включая 9 тыс. рублей на содержание особого делопроизводства при Управлении внутренних водных путей и шоссейных дорог (О преобразовании..., 1914: 21). Согласно проекту, эту субсидию пароходству предполагалось установить на срок не менее 10 лет, причем отпуск субсидии в полном объеме предполагался не ранее 1916 года. К этому сроку было возможно рассчитывать на завершение постройки судов и ввод в эксплуатацию прочего оборудования.

5. Заключение

Проект Министерства путей сообщения по организации деятельности Срочного казенного пароходства на Енисее на основаниях, более приближенных к коммерческим, несмотря на значительные траты на закупку новых судов для пароходства на первоначальном этапе, в перспективе позволял сократить издержки государственной казны на содержание пароходства. Осуществление проекта началось в 1914 году, когда за границей в связи с загруженностью отечественных предприятий военными заказами были закуплены суда для навигации в Енисейском бассейне. Первая мировая война и последующие революционные события не позволили проекту осуществиться в полной мере. Стоит отметить, что внимание государства к развитию водного сообщения в рассматриваемый период позволило создать необходимую инфраструктуру и материальную базу для дальнейшего развития пароходного сообщения в Енисейском бассейне.

Литература

- Агеев, 2010** – Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX - начало XX в.) // *Вестник Томского государственного университета. История.* 2010. № 1(9). С. 22-26.
- Большаков, 1991** – Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск: Наука: Сибирское отделение, 1991. 215 с.
- Большаков, 2007** – Большаков В.Н. Участие государства в функционировании водного транспорта Сибири в XIX в. Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII - нач. XX в. Томск, 2007. С.126-133.
- Борзунов, 1967** – Борзунов В.Ф. Борьба пароходных компаний за перевозки пассажиров и грузов сибирской магистрали в конце XIX в. // *Труды. Серия историческая. Т. 7. История, археология и этнография Дальнего Востока.* 1967. С. 73-81.
- Винокуров, Суходолов, 1996** – Винокуров М.А., Суходолов А.П. Экономика Сибири: 1900-1928. Комитет по высшей школе Российской Федерации, Иркутская государственная экономическая академия. Новосибирск: Наука, Сибирская изд. фирма РАН, 1996. 320 с.
- Вихман, 1919** – Вихман А.М. Изыскание порта в устье реки Енисея 1916 года / Сост. начальник изыскания инженер путей А. М. Вихман. Красноярск: Енисейская губернская типография, 1919. 33 с.
- Гайдин, Бурмакина, 2016** – Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии (1863-1917 гг.) // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: «Гуманитарные и социальные науки».* № 3. 2016. С. 14-23.
- Гонина, 2020** – Гонина Н.В. Становление Енисейского пароходства в 1861-1914 гг. // *Научное обозрение Саяно-Алтая. Выпуск 8. Серия: История.* № 4 (28). 2020. С. 19-25.
- Носова, 1994** – Носова Е.А. Северный морской путь и хлебная торговля сибирского купечества (вторая половина XIX в.) // *Предпринимательство в Сибири: Материалы научной конференции.* Барнаул, 1994. С. 65-68.
- О преобразовании..., 1914** – О преобразовании Енисейского казенного пароходства. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог. 28 июня 1914 года. № 15076. Санкт-Петербург. Типография Министерства Путей Сообщения (Товарищества И.Н. Кушнерева и Ко). 44 с.
- Преобразование Енисейского..., 1914** – Преобразование Енисейского казенного пароходства // *Водные пути и шоссейные дороги.* 1914. № 6. С. 302-304.
- Семивский, 1817** – Семивский Н. Новейшие, любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири. СПб.: Воен. тип. Гл. Штаба его Имп. Вел., 1817. 186 с.
- Сибиряков, 1881** – Сибиряков А.М. Плавание парохода "Оскар Диксон" в 1880 году к устьям Енисея. Санкт-Петербург: тип. В. Безобразова и Ко, 1881. 7 с.
- Сибиряков, 1893** – Сибиряков А.М. К вопросу о внешних рынках Сибири. О малоизвестных волоках Сибири. Санкт-Петербург: тип. газ. "Новости", 1893. 23 с.
- Сибиряков, 1907** – Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. Санкт-Петербург: тип. М.М. Стасюлевича, 1907. 199 с.
- Словцов, 1844** – Словцов П.П. Историческое обозрение Сибири. Кн. 2. СПб. : Тип. Карла Крайя. 1844. 524 с.
- Собрание узаконений..., 1912** – Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. Отдел I. Санкт-Петербург: Тип. Правительствующего Сената. 1912. 3954 с.
- Чеботарев и др., 1985** – Чеботарев М.Н. Речное судоходство в России. Чеботарев М.Н., Амусин М.Д., Богданов Б.В. Москва: Транспорт. 1985. 352 с.
- Dolidovich et al., 2019** – Dolidovich O.M., Fedorova V.I., Zhulaeva A.S. Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War // *Bylye Gody.* 2019. 51(1): 395-405.
- Grosvenor, 1916** – Grosvenor M.J. Government aid to merchant shipping. Washington. Government Printing Office. 1916. 266 p.
- Nielsen, Okhuizen, 2002** – Nielsen J.P., Okhuizen E. From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Boston: Brill. 2022. 533 p.
- Ostreng et al, 2013** – Ostreng W., Eger K.M., Floistad B., Jorgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlaender-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic Waters. A Comparison of the Northeast, North west and Trans Polar Passages. Springer Berlin Heidelberg. 2013. 414 p.
- Sertakova et al, 2021** – Sertakova E.A., Sitnikova A.A., Zamaraeva Y.S. Sources on the History of the Yenisei Peoples of the Russian Empire (on the Example of the Analysis of Materials from the Newspaper "Krasnoyarets") // *Bylye Gody.* 2021. 16(4): 2034-2042.
- Sokolova, 2023** – Sokolova E.V. The Role of State Policy and Free Colonization in the Formation of the Rural Settlement Network of the Middle Irtysh Region in the 16th – early 20th centuries (on the Materials of Modern Historiography) // *Bylye Gody.* 2023. 18(3): 1064-1077.

References

- Ageev, 2010** – Ageev, I.A. (2010). Ob'-Eniseiskii kanal v transportnoi sisteme Sibiri (vtoraya polovina XIX - nachalo XX v.) [Ob-Yenisei Canal in the Transport System of Siberia (Second half of the 19th – early 20th centuries)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo univertsiteta. Istoriya*. 1(9): 22-26. [in Russian]
- Bol'shakov, 1991** – Bol'shakov, V.N. (1991). Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri XIX v. [Essays on the history of river transport in Siberia in the 19th century]. Novosibirsk: Nauka: Sibirskoe otdelenie. 215 p. [in Russian]
- Bol'shakov, 2007** – Bol'shakov, V.N. (2007). Uchastie gosudarstva v funktsionirovanii vodnogo transporta Sibiri v XIX v. [State participation in the functioning of water transport in Siberia in the 19th century]. *Regional'nye osobennosti upravleniya gosudarstvennym khozyaistvom Rossii XVIII - nach. XX v. Tomsk*. Pp. 126-133. [in Russian]
- Borzunov, 1967** – Borzunov, V.F. (1967). Bor'ba parokhodnykh kompanii za perevozki passazhirov i gruzov sibirskoi magistrali v kontse XIX v. [The struggle of shipping companies for the transportation of passengers and cargo on the Siberian railway at the end of the 19th century]. *Trudy. Seriya istoricheskaya. T. 7. Istoriya, arkhologiya i etnografiya Dal'nego Vostoka*. Pp. 73-81. [in Russian]
- Chebotarev et al., 1985** – Chebotarev, M.N., Amusin, M.D., Bogdanov, B.V. (1985). Rechnoe sudokhodstvo v Rossii [River navigation in Russia]. Moskva: Transport. 352 p. [in Russian]
- Dolidovich et al., 2019** – Dolidovich, O.M., Fedorova, V.I., Zhulaeva, A.S. (2019). Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War. *Bylye Gody*. 51(1): 395-405.
- Gaidin, Burmakina, 2016** – Gaidin, S.T., Burmakina, G.A. (2016) Vliyanie parokhodstva na razvitie rybolovnogo i okhotnich'ego promyslov v Eniseiskoi gubernii (1863-1917 gg.) [The influence of shipping on the development of fishing and hunting industries in the Yenisei province (1863-1917)]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: «Gumanitarnye i sotsial'nye nauki»*. 3: 14-23. [in Russian]
- Gonina, 2020** – Gonina, N.V. (2020). Stanovlenie Eniseiskogo parokhodstva v 1861-1914 gg. [Formation of the Yenisei Shipping Company in 1861-1914]. *Nauchnoe obozreniye Sayano-Altaya. Vypusk 8. Seriya: Istoriya*. 4 (28): 19-25. [in Russian]
- Grosvenor, 1916** – Grosvenor, M.J. (1916). Government aid to merchant shipping. Washington. Government Printing Office. 266 p.
- Nielsen, Okhuizen, 2022** – Nielsen, J.P., Okhuizen, E. (2022). From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Boston: Brill, 533 p.
- Nosova, 1994** – Nosova, E.A. (1994). Severnyi morskoi put' i khlebnaya trgovlya sibirskogo kupechestva (vtoraya polovina XIX v.) [The Northern Sea Route and the grain trade of Siberian merchants (second half of the 19th century)]. *Predprinimatel'stvo v Sibiri: Materialy nauchnoi konferentsii*. Barnaul. Pp. 65-68. [in Russian]
- Ostreg et al, 2013** – Ostreg, W., Eger, K.M., Floistad, B., Jorgensen-Dahl, A., Lothe, L., Mejlender-Larsen, M., Wergeland, T. (2013). Shipping in Arctic Waters. A Comparison of the Northeast, North west and Trans Polar Passages. Springer Berlin Heidelberg. 414 p.
- O preobrazovanii..., 1914** – O preobrazovanii Eniseiskogo kazennogo parokhodstva [On the transformation of the Yenisei state shipping company.]. Upravlenie vnutrennikh vodnykh putei i shosseinykh dorog. 28 iyunya 1914 goda. № 15076. Sankt-Peterburg. Tipografiya Ministerstva Putei Soobshcheniya (Tovarishchestva I.N. Kushnereva i Ko). 44 p. [in Russian]
- Preobrazovanie Eniseiskogo..., 1914** – Preobrazovanie Eniseiskogo kazennogo parokhodstva [Transformation of the Yenisei state shipping company]. *Vodnye puti i shosseinye dorogi*. 6: 302-304. [in Russian]
- Semivskii, 1817** – Semivskii, N. (1817). Noveishie, lyubopytnye i dostovernye povestvovaniya o Vostochnoi Sibiri [The latest, curious and reliable stories about Eastern Siberia]. SPb. : Voenn. tip. Gl. Shtaba ego Imp. Vel. 186 p. [in Russian]
- Sertakova et al, 2021** – Sertakova, E.A., Sitnikova, A.A., Zamaraeva, Y.S. (2021). Sources on the History of the Yenisei Peoples of the Russian Empire (on the Example of the Analysis of Materials from the Newspaper "Krasnoyarsk"). *Bylye Gody*. 16(4): 2034-2042.
- Sibiriyakov, 1881** – Sibiriyakov, A.M. (1881). Plavanie parokhoda "Oskar Dikson" v 1880 godu k ust'yam Eniseya [Voyage of the steamship "Oscar Dixon" in 1880 to the mouth of the Yenisei]. Sankt-Peterburg: tip. V. Bezobrazova i Ko, 7 p. [in Russian]
- Sibiriyakov, 1893** – Sibiriyakov, A.M. (1893). K voprosu o vneshnikh rynkakh Sibiri. O maloizvestnykh volokakh Sibiri [On the issue of foreign markets of Siberia. About the little-known portages of Siberia]. Sankt-Peterburg: tip. gaz. "Novosti", 23 p. [in Russian]
- Sibiriyakov, 1907** – Sibiriyakov, A.M. (1907). O putyakh soobshcheniya Sibiri i morskikh snosheniyakh ee s drugimi stranami [About the routes of communication between Siberia and its maritime relations with other countries]. Sankt-Peterburg: tip. M.M. Stasyulevicha, 199 p. [in Russian]

[Sobranie uzakonenii..., 1912](#) – Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Pravitel'stva, izdavaemoe pri Pravitel'stvuyushchem Senate [Collection of laws and orders of the Government, published under the Governing Senate]. Otdel I. Sankt-Peterburg: Tip. Pravitel'stvuyushchego Senata. 3954 p. [in Russian]

[Sokolova, 2023](#) – *Sokolova, E.V.* (2023). The Role of State Policy and Free Colonization in the Formation of the Rural Settlement Network of the Middle Irtysh Region in the 16th – early 20th centuries (on the Materials of Modern Historiography). *Bylye Gody*. 18(3): 1064-1077.

[Slotvsov, 1844](#) – *Slotvsov, P.P.* (1844) Istoricheskoe obozrenie Sibiri [Historical review of Siberia]. Т. 2. SPb. : Tip. Karla Kraiya. 524 p. [in Russian]

[Vikhman, 1919](#) – *Vikhman, A.M.* (1919) Izyskanie porta v ust'e reki Eniseya 1916 goda [Survey of the port at the mouth of the Yenisei River in 1916]. Nachal'nik izyskaniya inzhener putei A. M. Vikhman. Krasnoyarsk : Eniseiskaya gubernskaya tipografiya. 33 p. [in Russian]

[Vinokurov, Sukhodolov, 1996](#) – *Vinokurov, M.A., Sukhodolov, A.P.* (1996). Ekonomika Sibiri: 1900-1928 [Economy of Siberia: 1900-1928]. Komitet po vysshei shkole Rossiiskoi Federatsii, Irkutskaya gosudarstvennaya ekonomicheskaya akademiya. Novosibirsk : Nauka, Sibirskaya izd. firma RAN. 320 p. [in Russian]

Особенности плана преобразования Срочного казенного пароходства на реке Енисей в 1914 году

Евгений Александрович Ахтамов ^{a,*}, Денис Николаевич Гергилев ^{a,b},
Татьяна Владимировна Излученко ^{a,b}, Дарья Николаевна Нестеренко ^a

^a Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

^b Красноярский научный центр Сибирского отделения Российской академии наук, Российская Федерация

Аннотация. С начала освоения Сибири в условиях отсутствия надежных транспортных коммуникаций речное сообщение играло важнейшую роль. В начале XX века, во время Русско-японской войны, стало очевидно, что пропускной способности железной дороги недостаточно, чтобы удовлетворить нужды гражданского населения, а также обеспечить потребности армии на востоке. Проблему транспортного сообщения частично мог решить речной флот, для чего были закуплены суда для судоходства по Енисею. По окончании войны эти суда были переданы в ведение созданного Срочного казенного пароходства на реке Енисей. В дальнейшем предполагалось передать суда в частные пароходные компании. Однако результаты деятельности Срочного казенного пароходства только подтвердили необходимость речного сообщения для местного населения. Это было важно не только для развития промышленности и торговли, но также и для социального и культурного развития региона. В результате правительством было принято решение воздержаться от передачи судов в частные руки. Министерство путей сообщения предложило поставить деятельность пароходства на коммерческие основания, что снизило бы его зависимость от финансирования из казны, принесло бы необходимые средства для его дальнейшего развития. Объектом изучения данной статьи является программа преобразования Срочного казенного пароходства на Енисее, предусматривавшая большую степень свободы его коммерческой деятельности, а также наращивание оборотов. Авторы отмечают, что деятельность Срочного казенного пароходства предполагалось расширить на тех участках Енисея, где присутствие частных пароходных компаний было недостаточным. Таким образом, деятельность казенного пароходства не должна была составить конкуренцию частным пароходным компаниям. Также авторами отмечены мероприятия, направленные на усиление флота Срочного казенного пароходства на Енисее.

Ключевые слова: Срочное казенное пароходство на Енисее, Министерство путей сообщения, преобразование, перевозки, судоходство, Енисейская губерния.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: akhtamov@gmail.com (Е.А. Ахтамов), turilak@yandex.ru (Д.Н. Гергилев), izluchenko@mail.ru (Т.В. Излученко), d.n.matveeva@mail.ru (Д.Н. Нестеренко)