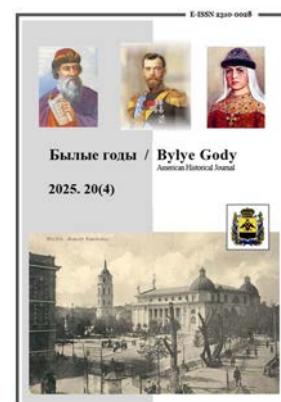


Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
Bylye Gody
Has been issued since 2006.
E-ISSN: 2310-0028
2025. 20(4): 1991-2001
DOI: 10.13187/bg.2025.4.1991

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



The Features of Transport Communications Development in Pre-Revolutionary Krasnoyarsk

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

^a Siberian Federal University, Russian Federation

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

Abstract

The article analyzes the features Krasnoyarsk transport system and, partially, the Yenisei province in the 19th – early 20th centuries. Until the end of the 19th century, one of the reasons for slow economic development of the city of Krasnoyarsk and the Yenisei province was the lack of reliable transport links with other regions. The Great Siberian or Moscow Tract was a vital route until the 1890s, providing communication between the Siberian provinces and the European regions of Russia. On the section running through the Krasnoyarsk District, its length was 190 miles. This route contributed to the development of traditional industries such as cabbing, saddlery and carriage manufacturing. In different years, there were about a hundred owners of carriages in Krasnoyarsk engaged in the cabbing industry. At the same time, the economic development of the Yenisei province and Krasnoyarsk required the transportation of an increasing number of goods. Largely due to the efforts of entrepreneurs of the Yenisei province, shipping along the Northern Sea Route was restored, which gave impetus to the development of steamship service first in the lower reaches of the Yenisei, and then in its upper parts, where Krasnoyarsk is located, which had a positive effect on the economic development of the city. The emergence and development of steamship service partially helped to solve the transport problem of Krasnoyarsk and the Yenisei province as a whole, but could not do so completely. The decision to build the Trans-Siberian Railway, taken in St. Petersburg in 1891, became historic. Also, the end of the 19th – beginning of the 20th century was marked by the emergence of motor transport. It is worth noting that it did not play a significant role in the transport infrastructure of the city during this period. The authors have come to the conclusion that the development of transport infrastructure had a significant impact on the economic and socio-cultural development of the city of Krasnoyarsk.

Keywords: Krasnoyarsk, Yenisei province, transport system, transportation, shipping, railway, railway bridge.

1. Введение

Исторический опыт свидетельствует о тесной взаимосвязи развития транспортной системы и уровня экономического развития региона. На протяжении XIX в. хозяйственное развитие Красноярска и его окрестностей носило замедленные темпы, что во многом было обусловлено как отдалённостью региона от крупных экономических центров, так и отсутствием надёжных путей транспортного сообщения. Положительное влияние на хозяйственное развитие Красноярска имел Московский тракт, который проходил в том числе и по улицам города. Также город обеспечивал работу переправы, соединившей левый и правый берега Енисея. Открытие пароходного сообщения во второй половине XIX в. было чрезвычайно важно для красноярского сообщества. А появление железной дороги в последнем десятилетии XIX в. оказалось решающее значение на экономическое

* Corresponding author

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

развитие Красноярска. Также, во многом благодаря частной инициативе, в Красноярске активно развивался общественный транспорт. В связи с этим для исследователя представляют интерес свидетельства развития транспортного сообщения в городе Красноярске, которые ранее не нашли достаточного освещения в исторической литературе.

2. Материалы и методы

Источниковой основой данного исследования стали материалы, опубликованные в конце XIX – начале XX в. В частности, аналитические доклады, изложенные в обзоре по коммерческой деятельности Сибирской железной дороги ([Обзор..., 1911](#)), позволили уточнить сведения по грузообороту красноярского железнодорожного вокзала, по динамике роста пассажирских перевозок. В Красноярском справочнике ([Красноярский справочник, 1914](#)) нашли отражение сведения о численности населения Красноярска за разные годы, структуре и количестве грузовых отправлений из Красноярска по железной дороге и по водным путям, числе каменных строений, фабрично-заводским предприятиям. К опубликованным источникам также следует отнести материалы периодической печати, опубликованные в конце XX – начале XXI в. Неопубликованные делопроизводственные материалы, касающиеся деятельности Красноярской городской думы, хранящиеся в фонде № 173 Государственного архива Красноярского края (ГАКК) (Красноярск, Российская Федерация), позволили уточнить сведения о доходах и расходах городского бюджета, предписаниях Енисейского губернатора, деятельности перевоза через Енисей.

Методологической основой исследования стал системно-структурный метод, который позволил рассмотреть во взаимосвязи деятельность, связанную с перевозками по Великому Сибирскому или Московскому тракту, развитием судоходства и строительством Транссибирской железнодорожной магистрали. При работе с источниками применялся аналитический метод, позволивший выявить различия и неточности в различных источниках, определить более точные даты событий.

3. Обсуждение

Интерес как отечественных, так и зарубежных исследователей к проблеме развития транспортного сообщения в Сибири на рубеже XIX-XX вв. остаётся неизменно высоким. Так, большое исследование по истории железнодорожного транспорта Восточной Сибири было проведено коллективом авторов, результатом которого стало двухтомное издание под редакцией В.Г. Третьякова ([Железнодорожный транспорт..., 2001](#)). В работе проанализированы различные аспекты строительства железной дороги: проведение изыскательных работ, организация быта рабочих, развитие материально-технической базы железной дороги. История развития красноярской железной дороги проанализирована в коллективной работе «Стальное звено Транссиба». В исследовании нашли отражение малоизвестные факты, касающиеся строительства железной дороги, биографии сотрудников ([Стальное звено..., 1998](#)).

Проблемы социально-экономического развития Сибири в контексте модернизации, а также роль в этом процессе Транссибирской железнодорожной магистрали, проанализированы в работе С.Т. Гайдина, Г.А. Бурмакиной, Р.В. Павлюковича, Т.Г. Шереметовой ([Gaidin et al., 2020](#)). Значение Северного морского пути для Приенисейской Сибири проанализировано в коллективной работе А.П. Дворецкой, А.В. Шахматова, А.В. Суржко, Н.Р. Новосельцева ([Dvoretskaya et al., 2024](#)). История хозяйственного развития регионов Сибири в период деятельности Комитета Сибирской железной дороги рассмотрена в работе Д.Н. Белянина, В.Н. Разгона, А.В. Разгона ([Belyanin et al., 2024](#)).

В работах зарубежных исследователей также нашли отражение проблемы развития транспорта в России в целом и в российских городах. Так, работа Д.Р. Бровера посвящена проблемам модернизации, которые, в том числе, касались вопросов развития транспортной инфраструктуры, появления новых видов транспорта ([Brower, 1990](#)). Влияние железной дороги на социально-экономическое развитие регионов Сибири проанализировано в работах К. Волмара ([Wolmar, 2016](#)) и С. Дж. Маркса ([Marks, 1991](#)).

Стоит отметить, что в исторической литературе развитие отдельных видов транспорта XIX – начала XX в. в самом городе Красноярске нашло отражение преимущественно в обобщающих работах по истории города ([Мешалкин, 1988; Красноярск..., 2003](#)). Пробел в этой области восполняют работы краеведов. Особую значимость имеют работы Г.Н. Сизовой ([Сизова, 2011](#)), В.Ф. Иванова ([Иванов, 2009](#)). В целом, проблема развития транспорта в сибирских городах XIX – начала XX в. в историографии представлена недостаточно, что требует её дальнейшего изучения.

4. Результаты

Важной частью транспортной инфраструктуры Красноярска был перевоз через Енисей. Организация коммерческого перевоза через Енисей в Красноярске относится к 1786 г. Перевоз осуществлялся тремя карбасами и был трудным и опасным. Один карбас мог совершить 4 – 5 рейсов в сутки. Путь с одного берега на другой и обратно составлял примерно 15 вёрст (1 верста – 1066,8 м). Карбас – весельная лодка, плоскодонная, длиной 8,5 сажени, шириной две с половиной сажени

(1 сажень – 2,1336 м), водоизмещением 6–8 тонн. Позднее лодочные корпуса выполнялись килевой системы с водорезами. Носовые и кормовые части выполнялись из круглых брёвен.

Переправа через Енисей являлась частью Московского тракта, поэтому городские власти уделяли ей большое внимание: плашкоуты регулярно чинились, ежегодно уточнялись правила перевоза, ежегодно проводились торги, в ходе которых определялось, кто будет осуществлять перевоз. В 1820 г. по распоряжению генерал-губернатора М.М. Сперанского было увеличено количество карбасов. Перевоз также осуществляли и частные перевозчики. В 40-х гг. XIX в. частные перевозчики были и в деревнях Песчанке, Коркине, Ладейке и Берёзовке (Сизова, 2011: 6).

Перевоз через Енисей играл важную роль в экономической жизни города. Причём важен был не только доход, который получала казна от провоза. Очередь из телег, ожидавших переправы, также оживляла экономическую жизнь в городе, поскольку повозки нужно было обслужить: обиходить лошадей, отремонтировать упряжи и телеги (включая замену спиц и натягивание ободьев), обеспечить питанием и ночлегом сопровождающих. Одновременно с этим у местных жителей была возможность выгодно купить товар оптом с обоза. Все эти процессы оживляли экономическую жизнь, обеспечивали работой и заработком кузнецов, шорников, трактирщиков и содержателей постоянных дворов. Городская казна также получала доход от сборов за проезд по городским дорогам с каждого воза (Иванов, 2009: 4).

Карбас, груженный поклажей, затачивали с помощью лошадей вдоль берега реки на несколько вёрст вверх по течению. После того как он отчаливал от берега, начинали свою работу гребцы. Чем усерднее они гребли, тем меньше их сносило течением реки, и тем быстрее они прибывали к противоположному берегу, в районе деревни Перевозной. Помимо основных карбасов, в работе переправы участвовали два малых судна и двадцать лошадей, которые тянули карбасы вверх по реке. Команда из двадцати двух человек, набранная арендатором, обеспечивала работу. Ежегодно право на эксплуатацию городского перевоза разыгрывалось на торгах, с установленной арендной платой (Иванов, 2009: 4).

Что касается оплаты за перевоз, то для разных типов транспортных средств она была различной. Так, с частных дорожных экипажей, с каждой повозки, рессорной и простой или почтовой, включая людей и лошадей, – 50 копеек. С возвращающихся из города почтовых ямщиков, лошадей и повозок предписывалось ничего не брать. С городовых экипажей, как-то: с простых и рессорных дрожек и тележек, включая людей и лошадей, – 25 копеек (ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 67. Л. 142). С «пешеходцев, с каждого человека, мужчины и женщины – 5 копеек, а с малолетних детей не брать» (ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 67. Л. 142). С крестьянской телеги, с порожней и с обыкновенной крестьянской покладью, как-то: хлебом, зерном, сеном, мхом и тому подобным, включая лошадей и без оных – 25 копеек. С каждой выючной или верховой лошади и человека, также и с домового скота – 15 копеек. С прогонного скота рогатого или конного, с каждой штуки 50 копеек. С возов со всякими товарами и вином с каждого возу: весною в половодье по 1-е июня и осенью с 1-го октября до закрытия реки с воза – 50 копеек; с 1 июня по 1 октября с воза – 50 копеек; с начала весны до закрытия реки с лошади – 25 копеек (ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 67. Л. 143).

В архивных документах сохранилась запись о собираемых суммах: в 1822 г. – 3 221 рубль 60 копеек; в 1823 г. – 7 026 рублей 35 копеек; в 1824 г. – 6 385 рублей 75 копеек (ГАКК. Ф. 173. Оп. 1. Д. 68. Л. 19).

В 1851 г. по распоряжению генерал-губернатора Восточной Сибири перевоз был переведён из Красноярска в село Берёзовское, находившееся от Красноярска в 20 вёрстах. Объяснялось это возможностью более быстрой переправы. Но отсутствие торгового движения в Красноярске резко снизило уровень экономической активности в городе, поэтому уже в 1863 г. встал вопрос о переводе перевоза снова в Красноярск. Городская Дума поддержала эту идею, указав следующие выгоды: сокращение средств на содержание переправы, поддержание городских доходов, развитие торговли провиантом и фуражом. В 1862-1863 гг. доход от перевоза не превышал 600 рублей, тогда как в Иркутске от переправы через Ангару он составлял более 3000 рублей (Сизова, 2011: 6).

25 октября 1863 г. перевод переправы в Красноярск был одобрен генерал-губернатором. Весной 1864 г. всё имущество перевоза, а оно принадлежало городу, было переведено в Красноярск. С 1865 г. переправу взял в аренду на 10 лет купец первой гильдии М. К. Сажин.

В этот период на переправе действовала такса, утверждённая Министерством внутренних дел 24 декабря 1853 г.: с пеших людей – 3 копейки, с лошадей в упряжке в каретах, колясках, бричках, дрожках, экипажах – 18, с лошадей верховой упряжи и в упряжи повозки или телеги с кладью и без клади – 12, с лошадей без упряжи, коровы или быка со штуки – 9, с мелкого скота, включая перевозимого на повозках – 3, с карет, колясок, кои принадлежат проезжающим – 60. Эти нормы практически не менялись в течение десятилетий (Сизова, 2011: 6).

Но и после перевода перевоза в Красноярск, то есть после 1864 г., медлительные весельные баркасы нуждам города не соответствовали. Возникла мысль об устройстве «самолёта». Проект самолёта был поручен городскому архитектору Г.Я. Судовскому, который предложил «вместо весельной силы воспользоваться силой самой воды через устройство самолёта», указывая, что «дело это не новое и допустимое в Красноярске» (Сизова, 2011: 6). Для движения «самолёта»

использовалось быстрое течение реки. Корпус «самолёта», испытывая боковое давление от напора воды, двигался по дуге, описываемой канатом, неподвижный конец которого был прикреплён к якорю, опущенному на дно реки, а другой закреплён на «самолёте» (Иванов, 2009: 4).

В своей записке Городской Думе Г.Я. Судовский писал: «Река Енисей имеет чрезвычайно широкое ложе с наносными островами. В городе Красноярске ширина реки вместе с островами – до 700 саженей. В селе Берёзовском ниже Красноярска на 20 вёрст ширина 700–800 саженей. Горизонт реки и ширина её в течение лета изменяются. Весенний и осенний лёд идет по реке громадными массами, с необыкновенной силой. При этих условиях устройство постоянного моста хотя и возможно, но требует больших издержек по устройству и эксплуатации» (Сизова, 2011: 6).

Г. Я. Судовским была составлена смета на устройство перевоза и проект двух самолётов и дороги по острову Большой Телячий. Также архитектором была представлена смета расходов на устройство переправы: «На устройство двух сплошённых карбасов длиной 8,5 сажени, шириной до 2,5 сажени с рулями, мачтами, окраской, с валом для каната, колесом для управления рулями, и вообще со всем необходимым прибором, за исключением каната и верёвок, по сведениям судостроителей – 2000 рублей; за 20 крытых лодок для поддержания каната по 70 рублей за каждую – 1400 рублей; якорный карбас – 200 рублей; якоря с Абаканского завода до 80 пудов по 2,5 руб. за пуд – 200 рублей; канат длиной до 150 саженей, толщиной 3,5 дюйма, просмоленный, весом до 230 пудов по 8 рублей за пуд – 1840 рублей; два карбаса у берегов и два подвижных мостики у въездов – 300 рублей; верёвки и снасти – 50 рублей; запасная лодка – 50 рублей; итого для устройства самолёта через одно русло – 6040 рублей, за оба – 12 080 р. На устройство моста через протоку, разделяющую Большой Телячий остров о двух берегах и трёх средних свинках (ряжах) – 1000 рублей. Проложение дорог на Большом Телячье острове – 100 рублей. Устройство 4 изб для рабочих – 600 рублей. Всего первоначальное устройство стоит 13 780 рублей» (Сизова, 2011: 6).

По расчётом, эксплуатация самолётов с 15 апреля по 15 октября должна была потребовать работы 10 человек (по 10 рублей в месяц), то есть 600 рублей. Во время ледохода оплата рабочим возрастила. Затраты на самолёт в 14 000 рублей предполагалось окупить в течение 7 лет. 10 августа 1871 г. Городская Дума решила поручить устройство переправы и арендование её архитектору А.А. Лоссовскому. 21 октября 1871 г. с ним был заключён контракт на установку самолёта. Городская Управа с разрешения Городской Думы выдала А.А. Лоссовскому ссуду до 6000 рублей (Сизова, 2011: 6).

Городской Управой были составлены правила эксплуатации перевоза. В 1880 г. правила дополнились новыми положениями: оплата за переправу теперь должна была производиться на берегу реки Енисей, а не на протоке; перевоз частных лиц производить лишь тогда, когда рейс будет окупаться не менее 60 копеек. Заплативший сумму 60 копеек может требовать перевоза и для одного. Сумма оплаты удваивалась во время ледохода или разлива реки, когда самолёты и паромы заменялись карбасами.

По правилам, три раза в сутки необходимо было оповещать вывеской флага о проходе барж, плотов, карбасов. Паром в ночное время обозначался двумя зелёными огнями, а якорный карбас – белыми. Перевоз работал с 6 утра до 22 часов в базарные дни (понедельник, вторник, среда, суббота и воскресенье), а в четверг и пятницу с 8 утра до 21 часа. На перевозе велась книга учёта денег, полученных за переправу. О месте перевоза в Кондитии были указаны два варианта: напротив Конного острова и Покровского переулка или против Телячего острова и Шипилинского взвоза (Шипилинский взвоз – на участке между переулками Благовещенским и Степановским, то есть между улицами 9 Января и Каратанова) – где найдёт удобным арендатор. В 1872 г. А.А. Лоссовским была установлена переправа напротив Телячего острова: самолётом до острова и карбасами по протоке у правого берега, так как «самолёт по мелководью не установишь и мост не построишь из-за ширины протоки» (Сизова, 2011: 6).

В 1872-1873 гг. переправа работала с перебоями в силу технических сложностей перевоза. А.А. Лоссовский был вынужден отказаться от перевоза. Городская Дума решила сдать перевоз А.С. Шебанову сроком на 8 лет, с условием оплаты долга А.А. Лоссовского, то есть 1300 рублей за сезон. Однако в этот период у А.С. Шебанова тоже возникли сложности с техническим содержанием перевоза.

Поскольку движение почтовых отправлений задерживалось, Красноярская почтовая контора обратилась к губернатору Енисейской губернии с просьбой разрешить перевоз почты в селе Берёзовском или напротив Таракановского места. Есть мнение, что таким образом почтовая служба ограждала себя от лишней работы: «Если нет переправы в городе, то почту возвращают в контору, а в Берёзовке она могла лежать на берегу, считаясь в пути следования» (Сизова, 2011: 6). 22 августа 1874 г. гражданский губернатор принимает решение о переводе перевоза в село Берёзовское, но аренду за Шебановым было решено оставить до конца навигации.

Коммерческий тракт снова пошёл через Берёзовку, на содержание переправы было выделено 1370 рублей. В Красноярске перевоз тоже остался, но использовался только для местных целей, для казённой почты, арестантских партий, которые за переправу не платили. Красноярск в это время понёс ощутимые потери: базары опустели, почта стала приходить нерегулярно, всё затихло. И власти начали принимать меры для возвращения почтового тракта в город. Писались письма в высокие

инстанции, велись разработки проектов создания более короткого тракта и собирались деньги на постройку мостов на острове Конный, через протоку и реку Базаиху. И наконец городская управа решилась на смелый шаг – ввела более низкую таксу на перевоз, чего в конечном счёте березовцы не выдержали, и в результате, в 1886 г. почтовый тракт снова пошёл через Красноярск. За 1891–1897 гг. годовой доход от перевоза составлял 3207 рублей 61 копейку. Имущество перевоза оценивалось в 6878 рублей (Сизова, 2011: 6).

В 1891–1892 гг. встал вопрос о сооружении наплавного моста через протоку реки Енисей. Была составлена смета на 4393 рубля 56 копеек и утверждён проект. Постройку моста предполагалось поручить Ф. И. Синявину. Но этот план выполнен не был. Мосты были построены только через две протоки Конных островов. В 1902–1904 гг. были построены новые плашкоуты, на постройку которых израсходовано 4253 рубля 36 копеек, а имущество перевоза оценивалось в 8370 рублей 82 копейки (Сизова, 2011: 6). В 1912 г. использовалась такса, утверждённая в 1892 г. В 1913 г. пожар уничтожил часть малого плашкоута, отстроенного годом раньше.

Переправа регулярно сдавалась в аренду И.М. Иванову, С.М. Ковскому, Любенецкому, И.Я. Мельникову и др. Самолёт прослужил до 1929 г., когда был заменён моторным плашкоутом.

Другим видом транспорта, наиболее доступным для жителей дореволюционного Красноярска, были экипажи извозчиков. К самим извозчикам предъявлялись достаточно серьёзные требования. Извозчик должен был быть опрятно одет, быть вежливым с пассажирами. Для получения разрешения на перевозку нужно было получить соответствующее разрешение от городских властей. После прохождения проверки извозчик получал два номера, которые должен был прикрепить к карете. У каждого экипажа должен был быть фонарь, зажжённый при седоке и без него. В 1912 г. в Красноярске работало 335 извозчиков, перевозивших пассажиров. Помимо этого, были перевозчики, специализировавшиеся на перевозке грузов – 242, и на перевозке воды – 112 (Буровский, Зыков, 2003: 53).

Помимо карет извозчиков, красноярцам с 1896 г. стали доступны дилижансы. В октябре 1895 г. Валериан Волжинский подал прошение о разрешении открытия такого движения: «Желая предоставить жителям Красноярска более дешёвый и удобный проезд по улицам между Старобазарной площадью и вокзалом Сибирской железной дороги, я предполагаю открыть движение общественных дилижансов с платою за проезд до Новособорной площади пять копеек с персоны и от Новособорной площади до железной дороги те же пять копеек. Проектируемые мною дилижансы будут одноконные, парные и троечные, смотря по тому, которые соображаясь с временем года будут предоставлять больше удобств для публики...» (Меньшова, Игнатова, 2021: 15).

Позже В. Волжинский получил разрешение на строительство конюшни, кузницы, помещения для дилижансов, а также небольших крытых павильонов, где пассажиры могли бы укрыться от непогоды в ожидании транспорта.

В 1896 г. линия движения дилижансов была продлена до механического завода И. Матвеева, со взиманием платы между вокзалом железной дороги и заводом 5 копеек с каждого пассажира (Меньшова, Игнатова, 2021: 15). Также В. Волжинский возвёл павильон для пассажиров у механического завода.

Другим транспортным средством, которое появилось на красноярских дорогах в начале XX в., были автомобили. Во время Русско-японской войны генерал А.Ф. Забелин приказал приобрести для нужд армии на Дальнем Востоке 10 автомобилей. Предприятие «Варнели», находившееся в Германии, поставило 8 машин типа «Фюркат Мери» военному министерству. В августе 1905 г. машины через Сибирь и, соответственно, Красноярск прибыли на Дальний Восток (Мяэотс, 2003: 4).

В 1910 г. в Красноярске два человека владели частными автомобилями: А.А. Данилов, директор Знаменского стекольного завода, который, вероятно, приобрёл автомобиль ещё в 1907 г., и купец первой гильдии А.А. Гадалов.

В 1909 г. некий предприниматель Степан Иванович Зубов открыл автомобильное движение по городу. История не сохранила названия марки этого авто и сведений о том, каким путём оно прибыло в Красноярск. Скорее всего, модель была французской и прибыла по железной дороге. Это авто было коммерческим и послужило прообразом современного маршрутного такси. В машине было четыре места. Двигатель мощностью 10 лошадиных сил позволял ежедневно совершать по 15 рейсов протяжённостью 4 версты от станции Красноярск до Старого базара (т. е. от железнодорожного вокзала до современной Стрелки) (Кайгородов, 1999: 3). Стоимость поездки по всему маршруту составляла 35 копеек. Если нужно было проехать только часть маршрута, то стоимость поездки была меньше. На новомодной игрушке любили прокатиться богатые купцы, её арендовали для развлечения заезжего начальства. Местное же чиновничество самоходную коляску почему-то избегало, хоть и одобряло саму идею автомобилизации.

Деятельность С.И. Зубова и В. Стручкова подтолкнула городскую управу разработать правила дорожного движения с учётом автомобильного транспорта. Согласно постановлению городской управы «Об езде на автомобилях» № 208, принятому на заседании 18-19 ноября 1909 г., автомобили допускались к следованию по улицам, прочность уличного полотна которых была достаточна для этого; были назначены специальные места для стоянки автомобилей, включая Старобазарную

площадь, территорию рядом с Покровским сквером, Новобазарную площадь, Плац-Базарную площадь и район вокзала; существовало ограничение по весу: общий вес автомобиля вместе с пассажирами и грузом не должен был превышать 200 пудов; для обеспечения безопасности каждый автомобиль должен был иметь устройство, которое не позволяло бы посторонним лицам заводить и управлять им; кроме того, каждый автомобиль должен был быть оснащён механизмом для быстрой остановки и звуковым сигналом (рожком с пневматической грушей) для предупреждения других участников движения; автомобиль должен был иметь два фонаря с каждой стороны передней части автомобиля, чтобы их можно было использовать в вечернее время; номер автомобиля должен был быть чётко указан на металлической табличке, размещённой на видном месте; скорость движения по центральным улицам была ограничена 10–12 верстами в час, а по остальным улицам – 12–15 верстами в час; автомобили были обязаны двигаться по правой стороне дороги в общем потоке с конными экипажами; автомобилистам не разрешалось останавливаться в местах, где они могли мешать колесному и пешеходному движению.

В конце XIX в. на красноярских дорогах появился также ещё один новый вид транспортного средства – велосипед. Стоит отметить, что велосипед, в силу относительно слабой распространённости, не мог оказать существенного влияния на развитие транспортной системы города – по сведениям городской управы, в 1895 г. в Красноярске было около 50 велосипедов. Причина медленного распространения нового вида транспортного средства была в его высокой стоимости. Позволить себе иметь велосипед могли только люди обеспеченные, поскольку стоимость одного велосипеда была эквивалентна годовой зарплате учителя (Миханев, 1996: 4). Для исследователя здесь представляет интерес реакция городских властей. Несмотря на относительно небольшое количество велосипедов, власти решили, что нужно ввести правила, по которым жители должны ездить по городу. Причина же была в том, что необычное транспортное средство пугало лошадей. А паникуя, лошади могли сбросить седоков или перевернуть экипажи. Широкий общественный резонанс приобрело происшествие с господином Солдатовым, лошадь которого, испугавшись велосипедиста, резко шарахнулась в сторону и чуть не убила хозяина (Степанов, 1993: 3).

Для получения разрешения на езду на велосипеде по улицам и площадям необходимо было сдать экзамен. При встрече с лошадьми нужно было обязательно сойти с велосипеда и постараться его укрыть (Со звонком и фонарем, 2019: 15). Во время езды по городу велосипедисты были обязаны иметь разрешение при себе и предъявлять его по требованию полиции. Каждый велосипед должен был быть снабжён номерным знаком, звонком и фонарём. Быстрая езда по городу запрещалась. В тёмное время суток полагалось ездить только с зажжённым фонарём. При подъезде к большой группе людей нужно было сойти с велосипеда и провести его в руках. Пересекать перекрёстки следовало только тихим ходом, непрерывно подавая сигнал. Также стоит отметить, что был введён налог на владение велосипедом в размере 6 рублей в год (Миханев, 1996: 4). Объяснялось это тем, что велосипедисты, не пользуясь услугами извозчиков, подрывали их промысел. В результате городской бюджет получал от извозчиков меньше налоговых поступлений.

Енисей был и остаётся важной транспортной артерией. Открытие пароходного сообщения по Енисею имело большое значение для жителей губернии. Первая попытка наладить пароходное дело в губернии была предпринята красноярским купцом и золотопромышленником П.И. Кузнецовым. В 1845 г. он получил от Министерства путей и сообщения шестилетнюю привилегию на организацию пароходства на Енисее. Однако, несмотря на это разрешение, Кузнецов не смог построить пароход в установленный лицензией срок (Красноярск..., 2003: 166).

В 1861 г. произошло важное событие в истории судоходства на Енисее – была учреждена первая пароходная компания. Её создание стало возможным благодаря объединению финансовых ресурсов нескольких енисейских купцов: А.С. Баландина, И. и А. Кытмановых, С. и К. Калашниковых, а также Е. и А. Грязновых. Первым судном компании стал пароход «Енисей», построенный в губернии в 1863 г. (Мешалкин, 1988: 77). Вскоре флот пополнился пароходом «Опыт», а к 1870-м гг. в его состав вошли ещё два судна: «Николай» и «Александр» (Красноярск..., 2003: 166).

Изначально эти пароходы осуществляли судоходство в нижней части Енисея и не поднимались выше Казачинских порогов. Ситуация изменилась, когда Н. Гадалов купил два более мощных парохода: «Москву» и «Дальман». В 1882 г. «Москва» добралась до Красноярска, будучи перетащенной через Казачинский порог с использованием специальных тросов и воротов. А в 1884 г. «Дальман» стал первым пароходом, который смог самостоятельно пройти эти пороги. С этого момента было наложено регулярное сообщение для пассажиров и грузов между Енисейском, Красноярском и Минусинском.

К 1888 г. на Енисее действовало уже шесть пароходов. Три из них находились в собственности фирмы Гадаловых, а остальные принадлежали иркутскому купцу И. М. Сибирякову. Такое почти полное господство на реке давало им возможность извлекать огромные доходы за счёт завышенных тарифов на перевозку грузов. Например, в 1884 г. только от эксплуатации парохода «Москва» Гадалов получил прибыль в размере 14 592 рублей, а от парохода «Дальман» – 10 099 рублей (Красноярск..., 2003: 166).

Благодаря развитию пароходного сообщения в губернии, транспортная проблема стала менее острой, но всё ещё оставалась актуальной. Одним из вариантов её решения было строительство железнодорожной магистрали, которая связала бы Сибирь с Европейской Россией. Активную поддержку этой идеи оказал С.Ю. Витте, возглавивший в 1889 г. Департамент железнодорожных дел. В 1891 г. было принято окончательное решение о строительстве дороги одновременно с двух концов – из Челябинска и Владивостока.

Отрезок пути, пролегавший по Енисейской губернии, был включён в Средне-Сибирский участок. Соединение Средне-Сибирского участка с Западно-Сибирским произошло на льду реки Обь. На реках Томь и Чулым отдельные участки пути также были соединены путём укладки рельсов по льду. В итоге было запущено временное рабочее движение на всём отрезке от Оби до Красноярска.

Историческое событие для Красноярска произошло 6 декабря 1895 г., когда город принял первый поезд. В этот знаменательный день инженер Николай Меженинов, находясь в Томске, отправил телеграфное сообщение: «Сегодня в 2 часа дня прибыл первый поезд в Красноярск при торжественной встрече городских жителей» ([Господину министру..., 1895: 2](#)).

Это было действительно чрезвычайное событие в жизни старинного сибирского города. Ещё задолго до прихода состава к зданию вокзала стал собираться толпами народ, и, как писала газета «Енисей», здесь к торжественному моменту была едва ли не половина Красноярска, насчитывающего к тому времени немногим более 26 тысяч жителей ([Стальное звено..., 1998: 20](#)). Столь необычное скопище народа при лёгком морозце непрерывно двигалось в ожидании технического чуда. Поезд, в котором находилось двадцать вагонов, шёл осторожно, локомотив поминутно испускал клубы пара. Осторожность понять было можно: шпалы были уложены наскоро. Путь был сдан досрочно, на год раньше намеченного срока.

Стоит отметить, что к моменту прибытия первого поезда губернский центр уже имел вокзал, возведённый из камня. Его общая площадь была 220 квадратных метров ([Стальное звено..., 1998: 20](#)).

Достигнув Красноярска, Транссибирская магистраль двигалась дальше на восток. Пока не было моста, железнодорожники использовали паромную переправу, где вагоны и паровозы перевозились на казённых пароходах, арендованных управлением по постройке Средне-Сибирской железной дороги. Пассажиры на противоположный берег перебирались за свой счёт. Зимой, когда Енисей сковывал лёд, рельсы прокладывались прямо по замёрзшей реке, обеспечивая сквозное движение. Весной, перед наступлением ледохода, временная переправа разбиралась. Становилось очевидным, что без капитального моста не обойтись.

В 1895 г. профессор Московского технического училища Лавр Проскуряков принял участие в работе сессии Международного конгресса в Лондоне и, вернувшись в Россию, в очень короткое время составил проект железнодорожного моста через Енисей. К концу 1895 г. были завершены изыскательные работы на Енисее. К этому времени в Красноярск прибыл инженер-механик Евгений Кнорре, будущий строитель моста и контрагент казны. Проект требовал тщательной проработки с учётом местных условий, чем и занялся Е. Кнорре. Он также возглавил непосредственное руководство строительством.

Инженерная задача осложнялась особенностями вскрытия Енисея. Река, освобождаясь ото льда с верховьев, формировалась на ещё замёрзших, более северных участках пути массивные ледяные заторы и торосы. Эта природная сила представляла серьёзную угрозу, способную разрушить любое сооружение, включая опоры моста. В связи с этим красноярский мост был спроектирован с беспрецедентными для России пролётами, достигавшими 140 метров между опорами ([Стальное звено..., 1998: 23](#)).

С началом строительства железнодорожного моста Красноярск, и особенно его юго-западная окраина, заметно преобразился. За Николаевкой вырос целый городок. Кроме бараков для рабочих моста, здесь были построены многочисленные здания контор, служб, амбаров, были столовые, пекарни, лавочки со съестными припасами... Несколько раз в сутки ходил дилижанс. Появилась также и частная школа, которую Евгений Кнорре учредил для детей рабочих-мостостроителей ([Стальное звено..., 1998: 24](#)).

В 1896–1898 гг. Красноярск стал исходным пунктом прокладки магистрали на восток, к Иркутску. Как и положено на больших станциях, в Красноярске были и паровозное депо, и кузницы. В паровозном депо ремонтировалось до 25 паровозов. Немного поодаль было выстроено здание главных железнодорожных мастерских в составе вагонного, сборочного, кузнецкого, электромеханического, токарного цехов. Здесь же, в прижелезнодорожном районе, находилось техническое железнодорожное училище, масса путевых и станционных построек.

В целях экономии строительства и его ускорения Е. Кнорре применил ряд инноваций. Для изготовления кессонов для подводных работ использовалось листовое железо. Поскольку листовое железо поступало с Нижнетагильских заводов зачастую с опозданием, Е. Кнорре предложил сооружать деревянные кессоны. Помимо того, что это снижало стоимость работ, оказалось, что самочувствие людей в деревянных стенах улучшалось.

Ещё одним важным техническим решением при строительстве красноярского моста стал способ монтажа пролётных строений. Чтобы избежать рисков, связанных с ледоходом, и ускорить процесс,

было решено собирать металлические конструкции на берегу. В течение зимы пролётные строения собирались, а затем, за короткое время, перемещались на место и устанавливались на опоры. Такой метод полностью освобождал стройку от опасностей ледоходов, порчи подмостей.

При возведении моста через Енисей был опробован метод передвижки конструкций, отличный от известных как в России, так и за рубежом. Перемещение конструкций происходило по особым цилиндрическим роликам. Точный расчёт на всех этапах работ позволил добиться блестящего результата. Впоследствии этот метод стал применяться на строительстве всех больших искусственных сооружений к востоку от Красноярска.

На протяжении всей Сибирской железной дороги красноярский мост стал самым дорогим – его строительство обошлось в сумму около трёх миллионов рублей. Масштаб работ был огромным, число рабочих на строительстве достигало 2 тыс. человек. Е. Кнорре отмечал, что при строительстве Красноярского моста он применил всё своё инженерное искусство, вложил все силы и знания. Об этом он написал: «Мост через реку Енисей мной заложен с запасом прочности в 52 раза, дабы Бог и потомки никогда не сказали обиды мне» ([Хитров, 2020: 3](#)).

Строительство моста было закончено в 1899 г. 27 марта указанного года мост подвергся тщательным испытаниям. Были проведены статический и динамический тесты. Комиссия, принимавшая результаты четырёхлетней работы, пришла к выводу о «безусловной рациональности проекта металлического строения енисейского моста» ([Стальное звено..., 1998: 29](#)). В воскресный день, 28 марта 1899 г., состоялось торжественное открытие моста. По случаю успешного завершения всех работ и начала движения по нему был отслужен благодарственный молебен.

В 1900 г. на Всемирной выставке в Париже Е. Кнорре была присуждена золотая медаль. В разделе «Окраины» была выставлена модель енисейского моста и рядом с ней вторая – ещё не виданного ранее деревянного кессона.

Судоходный Енисей и Сибирская железнодорожная магистраль, соединившись в Красноярске, способствовали превращению города в центр торговли, увеличили его роль как посредника по сбыту енисейского, преимущественно минусинского, хлеба. Население, проживающее по артерии Енисея, с установлением регулярного пароходного сообщения, нашло в Красноярске потребителя продукции обрабатывающей промышленности. Помимо этого, являясь административным центром большой губернии, сосредотачивая в себе правительственные, общественные и железнодорожные учреждения, Красноярск не мог не увеличить своего коммерческого значения ([Красноярский справочник, 1914: 9](#)).

Сибирская железная дорога произвела колоссальный переворот в экономической жизни края, в том числе и в Красноярске. Патриархальный уклад жизни, выражавшийся в слабом развитии товарного хозяйства, дешевизне предметов потребления, крайне медленном увеличении населения, начал нарушаться во второй половине 1890-х гг. Несколько слабо рос Красноярск до проведения железнодорожной магистрали, можно видеть по изменению числа жителей. В момент преобразования Красноярска в губернский город Енисейской губернии численность жителей города составляла около 3 000 человек. За сорок лет, то есть к 1863 г., население города едва достигло 10 тыс. человек ([Красноярский справочник, 1914: 9](#)).

Дальнейший рост Красноярска происходил более ускоренным темпом, проведение железной дороги позволило сделать ещё больший скачок. Но городу всё же далеко до той эволюции, которую проделали Ново-Николаевск, Омск и некоторые другие города, расположенные на Сибирской магистрали. За 50 лет рост населения Красноярска выражался в следующих цифрах: 1863 г. – 9 997 человек, 1881 г. – 15 566 человек, 1896 г. – 31 874 человека, 1908 г. – 62 919 человек, 1913 г. – 77 040 человек ([Красноярский справочник, 1914: 10](#)).

Показателями экономического роста города, помимо количественного изменения населения, являются несомненно грузооборот и бюджет города. По данным «Обзора коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за десять лет (1900–1909 гг.)» динамика грузооборота Красноярска в количественном выражении составляла: в 1900 г. в город прибыло 1 782 736 пудов грузов, в 1906 г. – 2 893 022 пудов грузов, в 1909 г. – 5 392 104 пудов грузов. Было отправлено: в 1900 г. – 626 798 пудов грузов, 1906 г. – 765 354 пудов грузов, 1909 г. – 2 143 440 пудов грузов. Общее число пассажиров, купивших билет в Красноярске, составило: в 1900 г. – 44 746 человек, в 1906 г. – 33 807 человек, в 1909 г. – 148 753 человека ([Обзор..., 1911: 25](#)). На показатели 1906 г., очевидно, оказала влияние Русско-японская война, под нужды которой была отдана подавляющая часть мощностей транспортных компаний.

Предметами вывоза являлись: хлеб в зёдрах и муке, лесной материал, кожи, керосин, мясо, сало, спирт, орехи кедровые, шерсть, верёвки, камень строительный, мыло простое, овчины простые невыделанные, пиво и портер, рыба и прочее. Прибывал же следующий товар: мука, лесные строительные материалы, железо, сахар, керосин, соль, в 1907 – 1909 гг. – грузы по переустройству горных участков дороги.

Также грузооборот судоходного флота достиг многих миллионов пудов. В основном в Красноярск ввозились сельскохозяйственные грузы, топливо, строительные материалы. Отправлялись, прежде всего, по количеству, также сельскохозяйственные грузы, затем – фабрично-заводские и другие. В 1910 г. красноярская пристань приняла 1 395 292 пудов грузов, в 1911 г. –

1 428 155 пудов грузов, в 1912 г. – 1 171 847 пудов грузов. В совокупности было отправлено: в 1910 г. – 1 141 863 пудов грузов, в 1911 г. – 2 992 078, в 1912 г. – 2 431 094 пудов грузов. Таким образом, железнодорожный и речной импорт Красноярска можно определить в 15 млн. пудов ежегодно, а экспорт – от 4 до 5 млн. пудов. Кроме того, Красноярск ежегодно отправлял пассажиров по железной дороге до 150 тыс., и по Енисею до 20 тыс. человек ([Красноярский справочник, 1914: 10](#)).

С 1890 по 1910 г. число каменных строений в городе увеличилось более чем вдвое, а деревянных – почти в три раза. По городской оценке, на 1913 г. стоимость недвижимого имущества Красноярска исчислена в 6 635 824 рублей ([Красноярский справочник, 1914: 11](#)).

Также увеличилось число предприятий фабрично-заводской промышленности. В 1888 г. в Красноярске было 12 таких предприятий, в 1912 г. – 64. Изменилась и сумма производства: с 8 238 рублей до 6 477 705 рублей. Число рабочих Красноярска к 1912 г. определилось цифрой 3 737 человек. Самым крупным предприятием города были железнодорожные мастерские, в которых работало 1960 человек, с суммой производства в 2 119 250 рублей. Далее по объёмам производства следовали водочные, пивоваренные и кирпичные заводы ([Красноярский справочник, 1914: 12](#)).

5. Заключение

Таким образом, приведённые сведения говорят о поступательном экономическом развитии города, важную роль в котором имело развитие транспортной инфраструктуры. Организация регулярного судоходного сообщения по Енисею дала существенный толчок экономическому развитию Красноярска. Ключевую же роль в ускорении хозяйственного развития Красноярска и его окрестностей сыграло строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. Для обслуживания нужд железной дороги требовалось создание новых производств на местах, а также большое количество достаточно образованной рабочей силы. Это стимулировало миграционные процессы из Европейской России, откуда приезжали представители не только рабочих, но и творческих профессий, интеллигенция, что в целом приближало облик сибирского города к облику городов Европейской России.

Литература

- [Буровский, Зыков, 2003](#) – Буровский А.М., Зыков В.П. Красноярск в четырех веках. Путеводитель по истории города 1628-2003. Красноярск: ИД «Издательские проекты», 2003. 95 с.
- [ГАКК](#) – Государственный архив Красноярского края.
- [Господину министру..., 1985](#) – Господину министру путей сообщения // Енисей. 1985. № 146. С. 2.
- [Железнодорожный транспорт..., 2001](#) – Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XX век. В 2-х т. / Под общей ред. В.Г. Третьякова. Т. 1. Иркутск, 2001. 416 с.
- [Иванов, 2009](#) – Иванов В.Ф. По реке на самолете. Где дорога и переправа, там и жизнь // Городские новости. 11 июня 2009 г. № 84. С. 2.
- [Кайгородов, 1999](#) – Кайгородов Р. Вместо бензина будет ... вода // Красноярский железнодорожник. 1999. № 54. С. 3.
- [Красноярск..., 2003](#) – Красноярск: этапы исторического пути / Под ред. П.И. Пимашкова. Ред. коллегия: Г.Ф. Быкова, В.В. Куимов, В.И. Федоров. Рецензент В.В. Гришаев. Красноярск: «Буква», 2003. 599 с.
- [Красноярский справочник, 1914](#) – Красноярский справочник. Красноярск: Типо-литография М.Я. Кохановской, 1914. 54 с.
- [Меньшова, Игнатова, 2021](#) – Меньшова А., Игнатова Т. Проезд – пять копеек // Городские новости. 16 марта 2021 г. № 26 (4098). С. 15.
- [Мешалкин, 1988](#) – Мешалкин П.Н. Красноярск. Очерки истории города / Рецензенты В.В. Гришаев, Л.П. Шорохов. Красноярск: «Красноярское книжное издательство», 1988. 371 с.
- [Миханев, 1996](#) – Миханев А. Песнь о «железном» друге // Вечерний Красноярск. № 65. 19 июля 1996 г. С. 4.
- [Мяэотс, 2003](#) – Мяэотс О. Первый автомобиль в Красноярске появился проездом // Комсомольская правда. 30 октября 2003 г. № 152. С. 4.
- [Обзор, 1911](#) – Обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за десять лет (1900-1909 гг.). Сост. А.З. Захаровым. Управление Сибирской железной дороги. Коммерческая часть. МПС. Томск: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1911. 433 с.
- [Сизова, 2011](#) – Сизова Г.Н. Через Енисей – на самолёте // Красноярский рабочий. 25.05.2011. № 91 (26306). С. 6.
- [Со звонком и фонарем, 2019](#) – Со звонком и фонарем // Городские новости. 16 июля 2019 г. № 84 (3848). С. 15.
- [Стальное звено..., 1998](#) – Стальное звено Транссиба. 100 лет Красноярской железной дороге 1899–1999 / Сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск, 1998. 464 с.
- [Степанов, 1993](#) – Степанов К. Велосипедомания – болезнь неизлечимая // Вечерний Красноярск. 2 июня 1993 г. № 105 (562). С. 3.

Хитров, 2020 – Хитров А. Создатель инженерного чуда // Городские новости. 3 июля 2020 г. № 74 (3993). С. 3.

Belyanin et al., 2024 – Belyanin D.N., Razgon V.N., Razgon A.V. Crafts of Migrant Peasants in Siberia During the Period of Activity of the Siberian Railway Committee (Based on the Results of an Economic Survey in 1903) // Bylye Gody. 2024. 19 (1): 383-394.

Brower, 1990 – Brower D.R. The Russian city between tradition and modernity, 1850–1900. University of California Press. 1990. 253 p.

Dvoretskaya et al., 2024 – Dvoretskaya A.P., Shakhmatov A.V., Surzhko A.V., Novosel'tsev N.R. F. Nansen and S.V. Vostrotin as Ideologists of the Development of Arctic Transport Routes of the Yenisei Siberia. The Beginning of the 20th century // Bylye Gody. 2024. 19 (2): 937-945.

Gaidin et al., 2020 – Gaidin S.T., Burmakina G.A., Pavlyukevich R.V., Sheremetova T.G. The activities of state bodies for the development of Siberia during the period of modernization of the Russian Empire (1892-1914) // Bylye gody. 2020. 58 (4): 2777-2789.

Marks, 1991 – Marks S.G. Road to power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850–1917. London : Tauris, 1991. 240 p.

Wolmar, 2016 – Wolmar C. To the Edge of the World. The Story of the Trans-Siberian Express, the World's Greatest Railroad. PublicAffairs, 2016. 320 p.

References

- Burovskii, Zykov, 2003** – Burovskii, A.M., Zykov, V.P. (2003). Krasnoyarsk v chetyre vekakh. Putevoditel' po istorii goroda 1628–2003. [Krasnoyarsk in four centuries. Guide to the history of the city 1628–2003]. Krasnoyarsk: ID «Izdatel'skie proekty». 95 p. [in Russian]
- GAKK** – Gosudarstvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraya [State Archives of Krasnoyarsk Krai].
- Gospodinu ministru..., 1985** – Gospodinu ministru soobshcheniya [To the Minister of Railways]. *Yenisei*. 1985. 146: 2. [in Russian]
- Ivanov, 2009** – Ivanov, V.F. (2009). Po reke na samolete. Gde doroga i pereprava, tam i zhizn' [On the river by plane. Where there is a road and a crossing, there is life]. *Gorodskie novosti*. 84: 2. [in Russian]
- Kaigorodov, 1999** – Kaigorodov, R. (1999). Vmesto benzina budet ... voda [Instead of gasoline there will be ... water]. *Krasnoyarskii zheleznodorozhnik*. 54: 3. [in Russian]
- Khitrov, 2020** – Khitrov, A. (2020). Sozdatel' inzhenernogo chuda [Creator of an engineering miracle]. *Gorodskie novosti*. 74 (3993): 3. [in Russian]
- Krasnoyarsk..., 2003** – Krasnoyarsk: etapy istoricheskogo puti [Krasnoyarsk: stages of the historical path]. Pod red. P.I. Pimashkova. Red. kollegiya: G.F. Bykonya, V.V. Kuimov, V.I. Reviewer V.V. Grishaev. Krasnoyarsk: "Bukva". 2003. 599 p. [in Russian]
- Krasnoyarskii spravochnik, 1914** – Krasnoyarskii spravochnik [Krasnoyarsk reference book]. Krasnoyarsk: Typo-lithography of M.Ya. Kokhanovskaya. 1914. 54 p. [in Russian]
- Men'shova, Ignatova, 2021** – Men'shova, A., Ignatova, T. (2021). Proezd – pyat' kopeek [Travel – five kopecks]. *Gorodskie novosti*. 26 (4098): 15. [in Russian]
- Meshalkin, 1988** – Meshalkin, P.N. (1988). Krasnoyarsk. Ocherki istorii goroda [Krasnoyarsk. Essays on the history of the city]. Retsenzenty V.V. Grishaev, L.P. Shorokhov. Krasnoyarsk: "Krasnoyarskoe knizhnoe izdatel'stvo". 371 p. [in Russian]
- Mikhanev, 1996** – Mikhanev, A. (1996). Pesn' o «zheleznom» druge [Song about the "iron" friend]. *Vechernii Krasnoyarsk*. 65: 4. [in Russian]
- Myaeots, 2003** – Myaeots, O. (2003). Pervyi avtomobil' v Krasnoyarske poyavilsya proezdom [The first car in Krasnoyarsk appeared passing through]. *Komsomol'skaya pravda*. 152: 4. [in Russian]
- Obzor..., 1911** – Obzor kommercheskoi deyatel'nosti Sibirskoi zheleznoi dorogi za desyat' let 1900-1909 gg. (1911). [Review of the commercial activities of the Siberian Railway for ten years (1900-1909)]. Sost. A.Z. Zakharovym. Upravlenie Sibirskoi zheleznoi dorogi. Kommercheskaya chast'. Tomsk: Tovarishchestvo «Pechatnya S.P. Yakovleva». 433 p. [in Russian]
- Sizova, 2011** – Sizova, G.N. (2011). Cherez Enisei – na samolete [Across the Yenisei – by plane]. *Krasnoyarskii rabochii*. 91 (26306): 6. [in Russian]
- So zvonkom i fonarem, 2019** – So zvonkom i fonarem [With a bell and a lantern]. *Gorodskie novosti*. 2019. 84 (3848): 15. [in Russian]
- Stal'noe zveno..., 1998** – Stal'noe zveno Transsiba. 100 let Krasnoyarskoi zheleznoi doroge 1899–1999. [Steel link of the Trans-Siberian. 100 years of the Krasnoyarsk Railway 1899–1999]. Sost. V.V. Chagin, V.G. Saklakov. Krasnoyarsk. 1998. 464 p. [in Russian]
- Stepanov, 1993** – Stepanov, K. (1993). Velosipedomaniya – bolez'n neizlechimaya [Cycling Mania – an incurable disease]. *Vechernii Krasnoyarsk*. 105 (562): 3. [in Russian]
- Zheleznodorozhnyi transport..., 2001** – Zheleznodorozhnyi transport Vostochnoi Sibiri: iz XIX v XX vek. V 2-kh t. [Railway transport of Eastern Siberia: from the 19th to the 20th century. In 2 volumes]. Pod obshchei red. V.G. Tret'yakova. Irkutsk. 2001. T. 1. 416 p. [in Russian]

Особенности развития транспортного сообщения в дореволюционном Красноярске

Евгений Александрович Ахтамов ^{a,*}, Татьяна Владимировна Излученко ^{a,b},
Денис Николаевич Гергилев ^{a,b}, Андрей Александрович Груздев ^a

^a Сибирский федеральный университет, Красноярск, Российской Федерации

^b Красноярский научный центр Сибирского отделения Российской академии наук, Красноярск, Российской Федерации

Аннотация. В статье анализируются особенности организации транспортной системы Красноярска и, частично, Енисейской губернии в XIX – начале XX в. До конца XIX в. одной из причин замедленного экономического развития города Красноярска и Енисейской губернии было отсутствие надёжного транспортного сообщения с другими регионами. Великий Сибирский или Московский тракт до 1890-х гг. был жизненно важным путём, обеспечивающим связь сибирских губерний с европейскими регионами России. На участке, пролегавшем через Красноярский округ, его протяжённость составляла 190 верст. Этот тракт способствовал развитию традиционных промыслов, таких как извоз, шорное дело и изготовление экипажей. В разные годы в Красноярске числилось около сотни владельцев экипажей, занимавшихся извозным промыслом. Вместе с тем хозяйственное развитие Енисейской губернии и Красноярска требовало перевоза всё большего количества грузов. Во многом благодаря усилиям предпринимателей Енисейской губернии было восстановлено судоходство по Северному морскому пути, что дало толчок для развития пароходного сообщения сначала в низовьях Енисея, а затем и в его более верхних частях, где располагается Красноярск, что положительно повлияло на экономическое развитие города. Появление и развитие пароходного сообщения отчасти позволило решить транспортную проблему Красноярска и Енисейской губернии в целом, но не могло сделать этого полностью. Историческим стало решение о строительстве Транссибирской магистрали, принятое в Санкт-Петербурге в 1891 г. Также конец XIX – начало XX в. были отмечены появлением автомобильного транспорта. Стоит отметить, что он не играл существенной роли в транспортной инфраструктуре города в этот период. Авторы приходят к выводу о том, что развитие транспортной инфраструктуры оказалось значительное влияние на экономическое и социокультурное развитие города Красноярска.

Ключевые слова: Красноярск, Енисейская губерния, транспортная система, перевоз, судоходство, железная дорога, железнодорожный мост.

* Корреспондирующий автор

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