

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2022. 17(3): 1348-1356
 DOI: 10.13187/bg.2022.3.1348

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



Yenisei as a Part of the Northern Sea Route: the History of Discovery and Exploration

Evgeny A. Akhtamov ^{a, *}, Anna P. Dvoreckaya ^a, Alexander G. Gryaznukhin ^a, Tatyana V. Gryaznukhina ^a

^a Siberian Federal University, Russian Federation

Abstract

The problem of navigation in the Arctic region is constantly in the focus of attention of researchers. At the turn of the XX–XXI centuries, the issue of Arctic shipping began to be raised more often, which was due both to global warming, freeing this region from ice and making it more accessible for navigation and scientific research, and the development of technology and transport, allowing to explore this region. In maintaining interest in the issue of northern shipping, the importance of the Arctic region for world transport links also plays an important role. The object of study of this article is the history of the study of the Northern Sea Route, namely the Yenisei. In the field of view of the authors are expeditions made by both compatriots and European navigators. The authors note that at the initial stage of the study of the Northern Sea Route, researchers from Europe were the most active, while the tsarist government saw a threat to its monopoly in Siberia in the existence of sea communication with Europe. The situation changed only in the second half of the 19th century, when, thanks to the initiative of private individuals and the changed position of the government, the Northern Sea Route was reopened. At the end of the 19th century, the government took an active role in the study of the Northern Sea Route, establishing expeditions to explore the mouths of the Yenisei, the Ob and part of the Kara Sea. On the example of the descriptions of the Yenisei navigation conditions, the types of vessels used, the authors raised the issue of the difficulties faced by the participants of the research expeditions, as well as the local population living in the lower reaches of the Yenisei.

Keywords: Siberia, Yenisei, Northern Sea Route, Arctic, Turukhansk, Kara Sea, shipping conditions, research, traveler, description of the Yenisei.

1. Введение

С того момента, как приенисейские земли стали частью российского государства, началась история покорения Енисея. Несмотря на сложные для судоходства условия (пороги, непредсказуемость погоды, суровый климат), Енисей оставался самой главной для судоходства рекой как для местного населения, так и для заезжих путешественников и предпринимателей, искавших водные пути, которые бы соединили этот богатый край с мировыми рынками. Хотя история судоходства на Енисее, а также в устьях Енисея и Оби стала темой целого ряда исследований, считать этот вопрос до конца изученным не представляется возможным.

2. Материалы и методы

Для проведения исследования авторами были привлечены как опубликованные, так и неопубликованные источники. Основу работы составили результаты гидрографической экспедиции, проведенной под руководством А.И. Вилькицкого в 1894–1897 годах, по исследованию Обской губы и Енисейского залива. Ее данные дополнили описания Енисея, составленные топографом И.Е. Андреевым. Важным источником сведений о судоходстве на Енисее стали описания,

* Corresponding author

E-mail addresses: akhtamov@gmail.com (E.A. Akhtamov), advoreckaya@mail.ru (A.P. Dvoreckaya), agagag@mail.ru (A.G. Gryaznukhin), tag-kras@mail.ru (T.V. Gryaznukhina)

составленные неизвестным автором и сохранившиеся в фондах Государственного архива Красноярского края (Красноярск, Российская Федерация).

Работа базируется на методологии исторической науки, принципах научной объективности и историзма. Изучение истории и особенностей исследования Енисея в составе Северного морского пути, выявления гидрографических и климатических условий, зависимости от политической конъюнктуры основано на исследовании данных явлений в составе единого целого комплекса исторических условий развития судоходства на Енисее.

3. Обсуждение

История освоения арктических территорий стала темой многих исследований. Прежде всего, это были труды самих путешественников и исследователей: М.М. Геденштрома ([Геденштром, 1822](#)), Ф.П. Врангеля ([Врангель, 1836](#)), Г.Л. Майделя ([Майдель, 1894–1896](#)). Эти работы содержат научные сведения об открываемых землях, бытовые аспекты их путешествий, их идеи, мысли и настроения во время экспедиций.

1920-е годы были отмечены ростом интереса общественности к проблеме исследования и к сохранению арктических и приарктических территорий. Ответом на этот интерес стала публикация в 1928 году работы А. Александровского и П. Матвеева ([Александровский, Матвеев, 1928](#)). Книга, рассчитанная на массового читателя, охватывает широкий круг вопросов: от географической и климатической характеристики Северного и Южного полюсов до истории их исследования. Авторы отмечали, что наступает эпоха регулярного транспорта в Арктике.

В советский период изучению истории Арктики был посвящен ряд работ. Б.Г. Островский ([Островский, 1934](#)) рассматривал деятельность полярных исследователей предвоенного периода – Седова и Русанова. М.И. Белов ([Белов, 1977](#)) уделял значительное внимание поиску пропавших экспедиций. В.М. Пасецкий изучал биографию выдающегося исследователя Арктики В.А. Русанова ([Пасецкий, 1955](#); [Пасецкий, 1961](#)). В монографии он ([Пасецкий, 1974](#)) рассматривает эволюцию целей и задач организации полярных экспедиций и указывает, что в связи с активным участием Академии наук меняются и цели полярных исследований.

После распада Советского Союза интерес к проблеме арктических путешествий только возрос. Этот период отмечен появлением большого количества трудов зарубежных, прежде всего норвежских, исследователей: С. Барра ([Барр, 2003](#)), Э.А. Дривенеса, Х.Д. Йёлле и К. Захариассена ([Дривенс и др., 2004](#)). В круг научных интересов ученых входили также проблемы коренных народов, проживающих в арктическом регионе ([Балзер, 1999](#)).

В коллективной работе «Тобольск и вся Сибирь» рассмотрены различные аспекты изучения приарктических российских территорий, многочисленные арктические экспедиции, которые предпринимали отечественные исследователи на протяжении XIX и XX веков, в том числе Карские экспедиции, по исследованию Северного морского пути ([Перминов, 2018](#)). И.А. Прядко ([Прядко, 2001](#)) рассмотрел историю путешествия Фритъофа Нансена из норвежского порта Тромсё в устье Енисея и на Дальний Восток, уделив значительное внимание путешествию Нансена по Енисейской губернии, его пребыванию в Красноярске. В этом подробном обзоре также есть и описание заседания Географического общества, на котором присутствовал путешественник, а также его частных встреч с С.В. Востротинным, И. Лорис-Меликовым и другими общественными деятелями. Ф. Нансен говорил о необходимости освоения морских путей между Сибирью и Европой. При этом современники отмечали его убежденность в великом будущем Сибири.

В Красноярском крае вопросы освоения Арктики и Северного морского пути изучали В.Н. Загребаева ([Загребаева, 2012](#)), Г.Ф. Быконя ([Быконя, 2006](#)). В.Г. Седельниковым на основании полевых исследований, малоизученных архивных фондов А.П. Дворецкой, Д.А. Меньщиковой был опубликован ряд статей, посвященных изучению Арктики как российскими, так и зарубежными исследователями ([Седельников, Дворецкая, 2020](#); [Дворецкая, Седельников, 2020](#); [Меньщикова, 2021](#)). Культурные контакты сибиряков с европейскими путешественниками рассмотрены в статьях Т.В. Грязнухиной и А.Г. Грязнухина ([Gryaznukhina, Gryaznukhin, 2013](#); [Gryaznukhina et al., 2020](#)). Таким образом, интерес к арктической проблематике и к вопросам изучения Северного морского пути остается неизменно высоким.

4. Результаты

Целью первых экспедиций, организованных европейцами, было открытие северо-восточного прохода в Китай и Индию. В открытии этого пути соперничали Англия, Голландия и Дания. Первым, кто стал изучать возможность попасть северо-восточным морским путем в Тихий океан, был Себастьян Кабо, которого считают отцом полярных исследований. Экспедиция, снаряженная в 1553 году под его руководством, потерпела неудачу, однако одному кораблю под руководством Ченслера удалось достичь устья Северной Двины.

В последующие годы были снаряжены все новые и новые экспедиции, однако судам не удавалось проникнуть дальше Новой Земли, острова Вайгач и реки Кары. Льды Карского моря заставляли их возвращаться назад. Лишь в ходе большой северной экспедиции, проходившей с 1734 по 1743 годы,

удалось описать северные берега России и Сибири на значительном протяжении. Прилегающая же к Сибири часть Ледовитого океана оставалась без всякого исследования, хотя еще ранее некоторые английские и голландские мореплаватели, такие как Стефан Бурро (в 1556 году), Корнелиус Ной (в 1595 году) и другие, упоминали, что в северных водах они встречали русских, которые следовали на своих кочах на Обь и Енисей. При этом количество судов иногда достигало 30. Путь этот лежал вдоль берегов Европейской России и Сибири до Ямала, который они проходили по речкам, впадающим в Карское море и Обскую губу, перетаскивая суда через небольшие волокы, отделявшие вершины этих речек, а иногда и огибали кругом Ямал. Очевидно, уже в этот период был известен морской путь между Европейской Россией и Сибирью. Это свидетельствует о том, что путь по Ледовитому океану вдоль северных берегов европейской России и Сибири в сибирские реки еще раньше был пройден русскими, занимавшимися промыслами и торговлей. Скорее всего, это были новгородцы.

В 1601 году в 200 верстах выше устья реки Таза, впадающей в Обский залив, был основан город Мангазея, который очень быстро стал центром торговли, привлекавшим не только промышленников и торговцев с берегов Белого моря, но и иностранцев.

Однако тобольский воевода князь Куракин, не сочувствовавший торговым отношениям с Сибирью, в 1616 году добился запрета для иностранной торговли севернее Архангельска под предлогом возможного захвата ими края, «богатого всякой мягкой рухлядью, а затем, неудовлетворенный и этим, стал направлять торговых и промышленных людей, пришедших морем, на заставу через Березов и Тобольск на верхотурскую заставу для того, чтобы казне в пошлинах потери не было» (Востротин, 1906: 2). Притеснения же разных служилых людей при сборе пошлин заставили и русских окончательно прекратить торговые отношения морским путем. В 1620 году было велено запретить морской ход в Сибирь и русским людям под страхом смертной казни посредством даже сажания на кол.

Всякое торговое движение прекращается более чем на 250 лет. Исчезает с лица земли торговый город Мангазея. Северный торговый морской путь был не только забыт, но даже исчезла вера в возможность плавания по Карскому морю, которое впоследствии считалось многими отечественными исследователями непроходимым ледником (Востротин, 1906: 3). Вот, что мог сделать в то отдаленное от нас время ратовавший о пошлинах и закрывший морской путь исторический теперь воевода.

Вопрос о плавании к берегам Сибири вновь поднял Михаил Константинович Сидоров в 1860-х годах. Он изучил историю плаваний по Ледовитому океану, состояние льдов в устье Енисея в разное время года, а также местные промыслы, после чего начался его долгий поиск единомышленников и спонсоров. К сожалению, цели и проекты Сидорова не нашли понимания ни среди администрации, ни среди русских ученых обществ того времени. Объехав север России и Финляндию и не найдя ни капитанов, ни матросов, желавших попытаться счастье пройти через Карское море в Сибирь, М.К. Сидоров поневоле обращается с подобными предложениями за границу, главным образом к норвежским промышленникам. Рассказами о богатых звериных промыслах в устье Оби и Енисея М.К. Сидоров старался пробудить в них желание отправиться в Карское море, в чем и имел успех.

Во второй половине 1870-х гг. английский капитан Виггинс и шведский профессор Норденшельд окончательно доказали возможность пройти к устью Енисея и как бы вновь открыли Северный морской путь.

В 1878–1898 годы Северный морской путь попал под внимание правительства. С высочайшего позволения по представлению министра финансов был разрешен беспошлинный ввоз иностранных товаров в устья Енисея и Оби. Причем ввоз был ограничен лишь некоторыми товарами и в определенном количестве.

Надо отметить, что в XIX веке было предпринято несколько экспедиций для обследования Карского моря. Так, в 1824–1828 гг. штурманы Иванов и Рагозин работали над описью берега от Печоры до Ямала включительно. В 1881 г. гидрографическая экспедиция под начальством Моисеева работала по описи Обской губы. Вначале Морское министерство относилось скептически к гидрографическому изучению Карского моря, указывая на то, что при свободном ото льда Карском море суда могут пройти до Обской губы, при наличии же льда «никакие денежные средства, потраченные на изучение Карского моря, не дадут других результатов, как только трату средств и времени» (Визе, 1948: 142).

Интенсивная работа по съемке берегов началась с 1894 года, когда по воле императора Александра III была учреждена гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Оби и Енисея и части Карского моря под руководством А.И. Вилькицкого, которая в 1894–1897 гг. произвела опись Обской губы и Енисейского залива.

Следует отметить, что достоверных описаний реки Енисея не было. Начало им было положено топографом И.Е. Андреевым в 1866 г. во время его экспедиции в Туруханск. Он описал часть Енисея от города Туруханска до впадения его в Ледовитый океан. А.И. Вилькицкий отмечал, что, несмотря на короткие сроки, в которые проходила эта экспедиция, карта, составленная И.Е. Андреевым, отличается «достаточною правильностью», что, очевидно, свидетельствует о большом опыте ученого. Выше Туруханска карты Енисея еще не существовало. Это обстоятельство побудило Еленева, преподавателя Енисейской прогимназии, спускавшегося на шлюпке в город Туруханск из Енисейска, составить описание реки на этом протяжении. Затем эта же часть реки была зарисована и описана в 1893 г.

полуинструментально, насколько позволяли время и средства, экспедициями лейтенантов Добротворского и Залевского.

В 1894 г. экспедиция под руководством А.И. Вилькицкого, поднимаясь по реке на зимовку в город Енисейск, пополнила опись И.Е. Андреева и провела съемку (по правилам описи с судна) части реки от города Туруханска до города Енисейска ([Атлас реки Енисей, 2009: 1](#)). Значительное число пунктов, определенных астрономически на берегу, позволило составить достаточно подробную карту и использовать опись И.Е. Андреева в навигации.

Согласно описанию, составленному А.И. Вилькицким, общая протяженность Енисея составляет около 3 300 верст. Енисей принимает несколько притоков, самые значительные из которых Ангара или Верхняя Тунгуска, Подкаменная Тунгуска и Нижняя Тунгуска ([Атлас реки Енисей, 2009: 1](#)).

Исследователь отмечал, что населенность берегов незначительна: на всем протяжении от Енисейска до залива не более 7 000 жителей, при этом большая часть населения сосредоточена в районе Енисейска.

Описание Енисея, составленное А.И. Вилькицким, оказало положительное влияние на развитие судоходства на Енисее. «Атлас реки Енисей от Енисейска до Енисейского залива», опубликованный А.И. Вилькицким в 1900 году, содержал подробные карты фарватера Енисея и южной части Карского моря, а также детальные рекомендации по навигации с описанием глубин в разных местах реки.

Так, А.И. Вилькицкий пишет: «Судоходство на Енисее сопряжено с большими трудностями. В восьми верстах от Енисейска, с левой стороны впадает в Енисей река Кемь, против устья которой надо придерживаться левого берега, однако не приближаясь к нему. Ниже деревни Комарова, в одной версте, надо остерегаться «осередыша» (мели в русле реки, по обеим сторонам которой можно проходить на судне) и оставить его по правому борту» ([Атлас реки Енисей, 2009: 5](#)).

Что не менее важно, А.И. Вилькицкий дал подробные описания безопасных якорных стоянок, а также рекомендации по заходу судов в места стоянок: «Самая лучшая якорная стоянка для морских и речных судов имеется в Луковой протоке. В 15 верстах от мыса Казанцева вверх по реке лежит под правым берегом группа островов, отделяющихся от мыса узкой полосовой воды, называемой Луковой протокой. Длина протоки составляет около восьми верст, ширина – от версты до 175 сажен. Правый берег протоки высокий. Левый, образуемый островами, – низкий, местами заливаемый в период большой воды при весеннем разливе Енисея. <...> Вход в протоку – снизу, то есть с севера; глубина при входе составляет 16 футов, далее в глубь протоки глубина увеличивается и доходит до девяти сажен. В верхнем конце протоки глубина небольшая – около четырех футов при малой воде. Грунт представляет собою мелкий песок. Берег большого острова и острова поменьше закрывает рейд Луковой протоки от всех ветров, кроме западных, но и тот не может создать большого волнения, так как волна входит в протоку разбитая и несколько раз отраженная. Луковая протока представляет собой отличную гавань для разгрузки судов. На зимовку в протоке оставаться не следует: через низменный остров при половодье в протоку заходит лед» ([Атлас реки Енисей, 2009: 1](#)).

Также описание плавания по Енисею дал другой, уже неизвестный автор. Состояние пути и судоходные условия Енисея он описал как «весьма различные»: по судоходным условиям Енисей делился на восемь частей, при этом каждой части соответствовали свои климатические и гидрологические особенности ([ГАКК. Ф. Р-1380. Очерк неизвестного автора «Водные пути сообщения». Оп. 2. Д. 117. Л. 2](#)).

На участке от Красноярска до Минусинска и от Минусинска до села Назимовского судоходство могло осуществляться без всяких препятствий обыкновенными речными пароходами с деревянными баржами и без них. В этих местах ширина реки составляет от 150 сажен до двух верст, а скорость течения от шести до десяти верст в час. Естественных препятствий на плесе Красноярск–Минусинск, если не считать перекатов в пределах Минусинского округа, затрудняющих движение в малую воду, не было. На плесе Красноярск–Енисейск на 219–223 верстах от Красноярска имелся Казачинский порог, где подъем судов, идущих снизу с буксиром, производился туером. Вниз суда проходили самостоятельно. Порог расчищен и больших опасностей для судов не представлял. Из других естественных препятствий, не составляющих большой опасности, следовало отметить Шиверу в 73 верстах от Красноярска и Ладейские перекаты (в 6–8 верстах от Красноярска), затрудняющие проход глубоководных судов по малой воде. По воспоминаниям адмирала С.О. Макарова, река Енисей представляла собой безопасный водный путь: устье реки не имело отмели, обычно образующейся между устьем и морем, и, как следствие, в реку могли зайти суда любого водоизмещения. При этом глубина Енисея до Енисейска и даже до самого места впадения в него Ангара была достаточной, чтобы по нему могли ходить суда с самой глубокой речной осадкой ([ГАКК. Ф. Р-1380. Очерк неизвестного автора «Водные пути сообщения». Оп. 2. Д. 117. Л. 6](#)).

Условия плавания по реке Енисей ниже села Монастырское принимали полуморской характер. Енисей здесь принимал грандиозные размеры, имея ширину большей частью 3–4 версты, а местами и более. Преобладали глубины в 7–11 саженей.

От устья реки Гольчихи начинался Енисейский залив Северного Ледовитого океана, представляющий из себя неглубокую воронкообразную впадину по направлению северо-запад-юго-восток. Вследствие невыгодной конфигурации берегов почти на всем протяжении от реки Гольчихи

до острова Диксон не имелось укрытых от штормов стоянок для судов, за исключением бухты Широкой и мыса Сопочная Карга (ГАКК. Ф. Р-1380. Очерк неизвестного автора «Водные пути сообщения». Оп. 2. Д. 117. Л. 6).

В то же время в Енисейском заливе постоянно дули сильные ветры, главным образом северо-западные и юго-восточные, часто, особенно осенью, доходящие до степени шторма, с беспокойной и высокой волной. Волны, сталкиваясь и громоздясь друг на друга, придавали судну особенно стремительную качку. Зыбь также неправильна и бывало, что, вопреки дующему ветру, шла не от того направления, по которому дует ветер. Сказанное, вместе с отсутствием укрытых стоянок, справедливо и без преувеличения создавало Енисейскому заливу характеристику бурного и тяжелого плавания (ГАКК. Ф. Р-1380. Очерк неизвестного автора «Водные пути сообщения». Оп. 2. Д. 117. Л. 7).

Между тем перевозка пассажиров-рыбаков и грузов по Енисейскому заливу совершалась речными пароходами с буксиром в составе 1–2, а иногда и 3 лихтеров. Пароходы эти, если они были вполне пригодны для плавания в низовьях Енисея, совершенно не соответствовали условиям плавания в открытом море, вследствие чего движение судов в Енисейском заливе происходило с большими затруднениями и постоянным риском.

Весной при высадке рыбаков по рыболовным пескам Енисейского залива пароходы и не паровые суда теряли много времени из-за льдов, преодоление которых было возможно для одновинтовых пароходов, но не для двухвинтовых буксиров, которые преимущественно использовались в Енисейском заливе в то время.

Осенью, при господстве постоянных северо-западных ветров, речные пароходы массу времени простаивали на якорях из-за штормов. Съемка рыбаков и рыбы с рыболовных песков затягивалась на неопределенное время и зачастую проходила в тяжелейших условиях, следствием чего были случаи гибели грузов (в 1904, 1912, 1916 и 1920 гг.) и даже людей (1916 г.).

Если низовые пароходы запаздывали с приходом вверх, то большую часть рыбы приходилось оставлять в Енисейске и оттуда отправлять ее до Красноярска гужевым транспортом. Суда, используемые для судоходства в низовьях Енисея, в большинстве случаев по своей конструкции не подходили для плавания в Енисейском заливе как по своим мореходным качествам, так и с точки зрения стоимости их эксплуатации. Чтобы вывести из залива и низовьев Енисея 50–60 тыс. пудов рыбы, обычно отправлялось не менее двух пароходов и пяти лихтеров, тогда как такое количество груза можно было доставить на двух судах с соответствующей грузоподъемностью и небольшой осадкой. Кроме общих конструктивных недостатков, пароходы отличались большим пожароопасностью (ГАКК. Ф. Р-1380. Очерк неизвестного автора «Водные пути сообщения». Оп. 2. Д. 117. Л. 8). Так, например, пароход «Лена» в 1924 г. взял с собой в рейс по Енисейскому заливу 37 тыс. пудов угля и на обратный путь его хватило только до Туруханска. В том же году пароходу «Ангара» запаса угля в 25 тыс. пудов хватило на половину рейса. Снабжение топливом судов, идущих в Туруханский край, было тяжелым и значительно удорожало себестоимость перевозок. Снабжать суда топливом приходилось почти весь рейс до Красноярска и обратно. Все имевшиеся пароходы сжигали много топлива. На один рейс обычно уходило от 35 до 48 тыс. пудов угля. Для этого количества топлива каждый караван судов сопровождал большой лихтер, а часть угля также грузилась в другие суда. Случалось, что пароход вез с собой столько же угля, сколько и груза. В лучшем случае только одна треть каравана была занята топливом.

Практиковалось снабжение пароходов Туруханской линии дровами, но перевод их полностью на дрова был невозможен. Весенняя прибиль воды в нижнем течении, как правило, достигала 5–7 саженей, иногда она поднималась до 8–9 саженей. Таким образом, складировать дрова приходилось далеко от берега, что в дальнейшем делало доставку их на пароход тяжелой и длительной работой. При этом для обеспечения движения пароходов требовалось огромное количество дров. Также после станка Плахинского (1861 верста от Красноярска) уже не было возможности заготавливать дрова, и дальнейший путь до Диксона (1 632 версты) пароходы должны были проходить на угле. Кроме того, после села Монастырское (Туруханск), где условия плавания принимали полуморской характер, во время частых северных и южных ветров погрузка топлива с берега была совершенно невозможна. Это делало неизбежным угольное отопление, что приводило к значительному увеличению стоимости эксплуатации низовой линии и тем более значительному вследствие того, что все плавающие суда были старотипными, оснащенными несовершенными машинами и котлами.

Также необходимо добавить, что перевозка пассажиров находилась в еще более сложном положении, чем перевозка грузов. Так, пассажиры, направляющиеся в низовья Енисея и в залив, размещались на так называемых пассажирских лихтерах, где им отводились помещения в трюме без иллюминаторов. Нары были установлены по бортам корпуса и в середине в три яруса. Так как в корпусе не было иллюминаторов, свет проходил исключительно через световые люки. Верхний ярус был отделен от нижних особой палубой, сделанной решеткой, чтобы свет мог проходить на нижние ярусы. При таком устройстве вся грязь, окурки и сор сыпались на пассажиров, размещавшихся на нижних двух ярусах. При этом свет, проходящий сквозь решетку верхнего яруса, был настолько скудным, что нижние ярусы находились практически в полной темноте. Современники отмечали, что представить себе худшие условия для перевозки пассажиров достаточно трудно (ГАКК. Ф. Р-1380. Очерк неизвестного автора «Водные пути сообщения». Оп. 2. Д. 117. Л. 10).

В таких условиях могли ехать только люди в крайних обстоятельствах. Классных кают, за исключением нескольких кают первого класса, не было. Обустройство кают было невозможно из-за конструкции судов. Положение осложнялось тем, что общее время в пути составляло около полутора месяцев. При этом общее количество пассажирских мест было недостаточным, поэтому часто пассажиров размещали в грузовых трюмах, на палубе на бочках с рыбой. Таким образом, поездка в Туруханский край была трудным и рискованным делом.

В начале XX века обслуживание пароходством низовьев Енисея и Енисейского залива было убыточным, причина чего заключалась в неблагоприятных условиях, с которыми приходилось сталкиваться пароходному делу в Туруханском крае: огромные расстояния, которые должны были проходить суда (до 2 500 верст в одну сторону), небольшой для начала XX века грузооборот, система грузооборота, при которой в первую половину навигационного периода суда проходили обратный путь порожними. К неблагоприятным факторам следует отнести также длительную оторванность судов от портов, что в целом приводило к увеличению издержек.

Для достижения бездефицитности пароходства в Туруханском крае Министерство путей сообщения по предложению Государственной Думы выработало ряд мероприятий: обновление судового состава для работы в низовьях Енисея специальными судами и коренное изменение тарифов для низового пароходства в сторону их незначительного повышения. В результате за счет уменьшения стоимости эксплуатации судов и соответствующего повышения тарифов предполагалось достигнуть безубыточности. В 1914 году правительством был одобрен кредит на постройку новых судов в размере полутора миллионов рублей. Однако начало Первой мировой войны не дало осуществить планы по обновлению флота.

О повышенном интересе к судоходству на Енисее в начале XX века свидетельствует возросшее количество исследовательских экспедиций. Так, в 1912 году экспедицией Е.В. Близняка было составлено геологическое описание берегов Енисея от Красноярска до Енисейска. Продвигаясь вперед по 3-4 версты в день, экспедиция прошла маршрут общей протяженностью в 415 верст.

На основе сведений, собранных в ходе экспедиции, были составлены карты пород, образующих берега Енисея между г. Красноярском и д. Погадаевой (30 верст севернее Енисейска). Полученные данные были необходимы для решения разных технических вопросов, связанных с проведением работ на водном потоке.

Согласно описанию, составленному Е.В. Близняком, Енисей «прорезывает коренные породы, собранные в ряд цепей, ориентированных с северо-запада на юго-восток (реже с северо-востока на юго-запад). В зависимости от направления увалов и высот, сложенных коренными породами, долина Енисея то сильно суживается – тогда берега реки образованы увалами, то расширяется иногда на несколько верст» (Близняк, 1915: 7).

Е.В. Близняк также указал на наличие разных металлов в местных породах: «Желтый цвет песков иногда переходит в ржаво-красный от примеси окислов железа. Последние кое-где являются цементом, связывающим гальку третьей террасы в род конгломерата. В песках кое-где встречаются гнездовые скопления бурого железняка (в «Железной горе» у почтового тракта, в нескольких верстах от устья реки Кеми)» (Близняк, 1915: 7).

В описании Е.В. Близняка также присутствуют сведения, которые могли заинтересовать археологов: он указывает на кости животных, найденные в пластах, по мнению А.К. Мейстера, постплиоценового периода (Близняк, 1915: 7).

Также описание, составленное Е.В. Близняком, содержало сведения о горных породах, которые могли служить строительным материалом. Эти данные были необходимы городам и земствам. Дешевизна перевозки таких горных пород по воде делала их добычу и доставку экономически выгодным предприятием. «Большое распространение имеет также вторая терраса. Ее высота не больше 5–6 сажень. Она образована песчано-глинистыми древними речными отложениями, часто очень богатыми растительным гумусом, реже включает прослой гальки. В окрестностях Енисейска, в районе второй террасы, можно встретить очень пластичную серовато-синюю и желтую глину. Глину это употребляют на выработку кирпичей. Непосредственно ниже Енисейска вторая терраса образована толстым слоем торфа (до 1 сажени), под которым залегают жирные глины различной окраски: от серо-зеленой до желтой. Цвет, видимо, зависит от вивианита и окислов железа, которые в виде конкреций во множестве встречаются в глине под торфом» (Близняк, 1915: 8). В целом, поскольку в этот период был велик интерес общества к возможностям судоходства по Енисею и Северному морскому пути, описание реки, составленное Е.В. Близняком, могло заинтересовать широкий круг читателей. Натуралисты, любители местной истории в описании Е.В. Близняка могли найти разнообразные сведения о местном ландшафте и истории его происхождения. Так, например, по Е.В. Близняку, валуны, которые в большом количестве встречались на берегу, появились вследствие ударов льдин о берега во время весеннего ледохода. Также интерес представляет история местных озер, которые образовались вследствие изменения русел рек. Подтверждая выводы Л.А. Ячевского и А.К. Мейстера, Е.В. Близняк приходит к выводу о том, что причины сглаженности рельефа заключаются в существовании здесь некогда Силурийского моря (Близняк, 1915: 8).

5. Заключение

Описания Енисея, составленные исследователями в конце XIX – начале XX веков впоследствии были использованы не только для развития судоходства в арктической зоне. Данные о геологических отложениях, составе почв использовались в качестве отправного пункта дальнейших геологических изысканий, а также при определении места размещения добывающих производств. Сведения о характере течения в русле Енисея, особенностях строения его дна, розе ветров в его бухтах стали важным подспорьем при принятии решений о местах обустройства стоянок судов и размещения необходимых вспомогательных служб.

История развития судоходства на Енисее насчитывает не одно столетие. Несмотря на сложные для судоходства условия (пороги, непредсказуемость погоды, суровый климат), Енисей оставался самой главной для судоходства рекой как для местного населения, так и для заезжих путешественников и предпринимателей, искавших водные пути, которые бы соединили этот богатый край с мировыми рынками. Сложные условия для судоходства не остановили первопроходцев, промышленных и служилых людей, которые, не страшась тягот и невзгод, исследовали Енисей и прилегающие земли. Благодаря труду этих людей, был накоплен опыт, позволивший наладить прочное сообщение Енисея с европейскими государствами, сделать его важной частью Северного морского пути.

Литература

- Александровский, Матвеев, 1928** – Александровский А., Матвеев П. Борьба за полюсы Земли от Нансена до наших дней. Популярные очерки. Л.: Изд-во «Красная газета», 1928. 118 с.
- Атлас реки Енисей, 2009** – Атлас реки Енисей: от г. Енисейска до Енисейского залива / Сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А.И. Вилькицкого. Факсимильное издание 1900 г. СПб.: Альфарет, 2009. 9 л.
- Бальцер, 1999** – Бальцер М.М. Стойкость этничности: сибирская сага в глобальной перспективе. Принстон: Издательство Принстонского университета, 1999. 344 с.
- Барр, 2013** – Барр С. Действительно ли Норвегия – полярная нация? Анализ образа через историю Норвежского полярного института. Хефтет, 2013. 409 с.
- Белов, 1977** – Белов М.И. По следам полярных экспедиций. Гидрометеиздат, 1977. 144 с.
- Близняк, 1915** – Близняк Е.В. Енисей от Красноярска до Енисейска. Издание управления внутренних водных путей и шоссе дорог. Материалы для описания русских рек. Ч. 3. Геологическое описание берегов рек. Петроград: Типография министерства путей сообщения (Товарищества И.Н. Кушнерев и Ко). 1915. 25 с.
- Быконя, 2006** – Быконя Г.Ф. Потомственный почетный гражданин Российской империи. Йонас (Юнас) Лид в Сибири (1910–1919 гг.) // *Енисейская провинция*. Выпуск 2. Красноярск, 2006. С. 24–32.
- Визе, 1948** – Визе В.Ю. Моря советской Арктики: Очерки по истории исследования. М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. 416 с.
- Востротин, 1906** – Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь. СПб.: Типография Альтушера, Фонтанка, 96, 1906. 74 с.
- Врангель, 1836** – Врангель Ф.П. Историческое обозрение путешествий по Ледовитому океану. 1836. 475 с.
- ГАКК** – Государственный архив Красноярского края.
- Геденштром, 1822** – Геденштром М.М. Путешествие Геденштрома по Ледовитому морю и островам онога, лежащим от устья Лены к востоку // *Сибирский вестник*. 1822. 124 л.
- Дворецкая, Седельников, 2020** – Дворецкая А.П., Седельников В.Г. По следам экспедиции Руаля Амундсена на шхуне «Мод»: формирование мест памяти // *Баландинские чтения. Новосибирск: Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств*. Т. 15. 2020. С. 323–332.
- Драйвнес, 2004** – Драйвнес Э.А., Йолле Х.Д., Захариассен К. Норвежская полярная история. Том 1. Осло, 2004.
- Загребаева, 2012** – Загребаева В.Н. «Вверх по Енисею»: Из воспоминаний С.В. Востротина о путешествии с Ф. Нансеном по Сибири в 1913 г. // *Исторический архив*. 2012. № 3. С.161–170.
- Майдель, 1894** – Майдель Г.Л. Путешествие по северо-восточной части Якутской области в 1868–1870 гг. СПб., 1894.
- Меньщикова, 2021** – Меньщикова Д.А. Спор о Шпицбергене: историография вопроса // *Инновации. Наука. Образование*. 2021. № 34. С. 3401–3408.
- Меньщикова, 2021** – Меньщикова Д.А. Экспедиция по поиску спутников Р. Амундсена под руководством Н.А. Бегичева // *Инновации. Наука. Образование*. 2021. № 35. С. 3334–3339.
- Островский, 1934** – Островский Б.Г. Безвременно ушедшие: Г.Я. Седов, В.А. Русанов, Г.Л. Брусилов и Э.В. Толь. Л.: Изд-во Всес. арктич. ин-та, 1934. 256 с.
- Пасецкий, 1955** – Пасецкий В.М. Владимир Русанов. М.: Морской транспорт, 1955. 164 с.
- Пасецкий, 1961** – Пасецкий В.М. «Геркулес» исчезает во льдах: Жизнь и путешествия В.А. Русанова. 2-е изд., доп. М.: Географгиз, 1961. 208 с.
- Пасецкий, 1974** – Пасецкий В.М. Арктические путешествия россиян. М.: Мысль, 1974. 232 с.

Перминов, 2018 – *Перминов Ю.П.* Тобольск и вся Сибирь: [ист.-культурол. лит.-худож. альманах]. Кн. 28 Северный морской путь. В 4 т. // Обществ. благотвор. фонд «Возрождение Тобольска» / Ред.-сост. Ю.П. Перминов; оформление И.Е. Лукьянов. Тобольск: ТРОБФ «Возрождение Тобольска», 2018. Т. 3. 652 с.

Прядко, 2001 – *Прядко И.А.* Фритъоф Нансен на берегах Енисея // *Вестник Красноярского государственного университета*. 2001. № 1. С. 39-44.

Седельников, Дворецкая, 2020 – *Седельников В.Г., Дворецкая А.П.* Норвежские моряки на Диксоне: по следам экспедиции Руаля Амундсена на шхуне «Мод» (1918–1983 гг.) // *Северные архивы и экспедиции*. Красноярск: ООО «МЦПК г. Красноярск». Т. 4. № 2. 2020. С. 41-54.

Gryaznukhina et al., 2020 – *Gryaznukhina T.V., Gryaznukhin A.G., Malyutina L.F., Belgorodskaya L.V.* Historical stereotypes of foreign travelers about Russia in the 19th century // *Bylye Gody*. 2020. 56(2): 595-603.

Gryaznukhina, Gryaznukhin, 2013 – *Gryaznukhina T.V., Gryaznukhin A.G.* Development of cultural dialogue between Russians and Siberians at the turn of the 19th-20th centuries // *European Researcher*. 2013. 9-1 (58): 2269-2274.

References

Aleksandrovsii, Matveev, 1928 – *Aleksandrovsii, A., Matveev, P.* (1928) Bor'ba za polyusy Zemli ot Nansena do nashikh dnei. Populyarnye ocherki. [The struggle for the poles of the Earth from Nansen to the present day. Popular essays]. Leningrad: Izd-vo «Krasnaya gazeta», 118 p. [in Russian]

Atlas reki Eniseya, 2009 – Atlas reki Eniseya: ot g. Eniseiska do Eniseiskogo zaliva [Atlas of the Yenisei River: from the city of Yeniseisk to the Yenisei Bay]. Sost. Gidrograficheskoi ekspeditsiei pod nachal'stvom podpolkovnika A.I. Vil'kitskogo. Faksimil'noe izdanie 1900 g. Spb.: Alfaret, 2009. 9 p. [in Russian]

Bal'tser, 1999 – *Bal'tser, M.M.* (1999). The Tenacity of Ethnicity: A Siberian Saga in Global Perspective. Princeton: Princeton University Press, 344 p.

Barr, 2013 – *Barr, S.* (2013). Norway – a consistent polar nation? Analysis of an image seen through the history of the Norwegian Polar Institute. Heftet, 2003. 409 p.

Belov, 1977 – *Belov, M.I.* (1977). Po sledam polyarnykh ekspeditsii [In the footsteps of polar expeditions]. Gidrometeoizdat, 144 p. [in Russian]

Bliznyak, 1915 – *Bliznyak, E.V.* (1915). Enisei ot Krasnoyarska do Eniseiska [Yenisei from Krasnoyarsk to Yeniseisk. Publication of the Office of Inland Waterways and Highways]. Izdanie upravleniya vnutrennikh vodnykh putei i shosseinykh dorog. Petrograd. Tipografiya ministerstva putei soobshcheniya (Tovarishchestva I. N. Kushnerev i Ko). 25 p. [in Russian]

Bykonya, 2006 – *Bykonya, G.F.* (2006). Potomstvennyi pochetniy grazhdanin Rossiiskoi imperii. Ionas (Yunas) Lid v Sibiri (1910 – 1919 gg.) [Hereditary honorary citizen of the Russian Empire. Jonas (Yunas) Lead in Siberia (1910 – 1919)]. *Eniseiskaya provintsiya*. Vol. 2. Krasnoyarsk, pp. 24-32. [in Russian]

Draivnes, 2004 – *Drivenes, E.A., Jølle, H.D., Zachariassen, K.* (2004). Norsk polarhistorie. [Norwegian Polar History]. Vol. 1-3 Oslo. [in Norwegian]

Dvoretskaya, Sedel'nikov, 2020 – *Dvoretskaya, A.P., Sedel'nikov, V.G.* (2020). Po sledam ekspeditsii Rualya Amundsena na shkhune «Mod»: formirovanie mest pamyati [In the footsteps of the expedition of Roald Amundsen on the schooner "Maud": the formation of places of memory]. *Balandinskie chteniya*. Novosibirsk. Vol. 15. Pp. 323-332. [in Russian]

ГАКК – Gosudarstvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraya [State Archive of the Krasnoyarsk Krai].

Gedenshtrom, 1822 – *Gedenshtrom, M.M.* (1822). Puteshestvie Gedenshtroma po Ledovitomu moryu i ostrovam onogo, lezhashchim ot ust'ya Leny k vostoku [Gedenstrom's journey through the Arctic Sea and its islands, lying from the mouth of the Lena to the east]. *Sibirskii vestnik*. 124 p. [in Russian]

Gryaznukhina et al., 2020 – *Gryaznukhina, T.V., Gryaznukhin, A.G., Malyutina, L.F., Belgorodskaya, L.V.* (2020). Historical stereotypes of foreign travelers about Russia in the 19th century. *Bylye Gody*. 56(2): 595-603.

Gryaznukhina, Gryaznukhin, 2013 – *Gryaznukhina, T.V., Gryaznukhin, A.G.* (2013). Development of cultural dialogue between Russians and Siberians at the turn of the 19th-20th centuries. *European Researcher*. 9-1 (58): 2269-2274.

Maidel, 1894 – *Maidel', G.L.* (1894). Puteshestvie po severo-vostochnoi chasti Yakutskoi oblasti v 1868-1870 gg. [Journey through the north-eastern part of the Yakutsk region in 1868-1870.] Sankt-Peterburg. [in Russian]

Men'shchikova, 2021 – *Men'shchikova, D.A.* (2021). Spor o Shpitsbergene: istoriografiya voprosa [The Svalbard dispute: the historiography of the issue]. *Innovatsii. Nauka. Obrazovanie*. 34: 3401-3408. [in Russian]

Men'shchikova, 2021a – *Men'shchikova, D.A.* (2021). Ekspeditsiya po poisku sputnikov R. Amundsena pod rukovodstvom N. A. Begicheva [Expedition to search for R. Amundsen's satellites led by N.A. Begichev]. *Innovatsii. Nauka. Obrazovanie*. 35: 3334-3339. [in Russian]

[Ostrovskii, 1934](#) – *Ostrovskii, B.G.* (1934). *Bezvremenno ushedshie*: G.Ya. Sedov, V.A. Rusanov, G.L. Brusilov i E.V. Tol. [Untimely departed: G.Ya. Sedov, V.A. Rusanov, G.L. Brusilov and E.V. Tol]. Leningrad: Print house Vses. arktich. in-ta, 256 p. [in Russian]

[Pasetskii, 1955](#) – *Pasetskii, V.M.* (1955). Vladimir Rusanov [Vladimir Rusanov]. M.: Morskoi transport, 164 p. [in Russian]

[Pasetskii, 1961](#) – *Pasetskii, V.M.* (1961). «Gerkules» ischezaet vo l'dakh: Zhizn' i puteshestviya V.A. Rusanova ["Hercules" disappears in the ice: Life and travels of V.A. Rusanova]. 2-e izd., dop. M.: Geografiz, 208 p. [in Russian]

[Pasetskii, 1974](#) – *Pasetskii, V.M.* (1974). Arkticheskie puteshestviya rossiyan [Arctic travel of Russians]. M.: Mysl, 232 p. [in Russian]

[Perminov, 2018](#) – *Perminov, Yu.P.* (2018). Tobol'sk i vsya Sibir'. Book 28. Severnyi morskoi put': v 4 vol. [Northern Sea Route: in 4 volumes]. Tobol'sk: TROBF «Vozrozhdenie Tobol'ska». Vol. 3, 652 p. [in Russian]

[Pryadko, 2001](#) – *Pryadko, I.A.* (2001). Frit'of Nansen na beregakh Eniseya [Fridtjof Nansen on the banks of the Yenisei]. *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo universiteta*. 1: 39-44. [in Russian]

[Sedel'nikov, Dvoret'skaya, 2020](#) – *Sedel'nikov, V.G., Dvoret'skaya, A.P.* (2020). Norvezhskie moryaki na Diksone: po sledam ekspeditsii Rualya Amundsena na shkhune «Mod» (1918–1983 gg.). [Norwegian sailors on Dixon: in the footsteps of Roald Amundsen's expedition on the schooner Maud (1918–1983)]. Severnye arkhivy i ekspeditsii. Krasnoyarsk: OOO «MTsPK g. Krasnoyarsk». 4(2): 41-54. [in Russian]

[Vize, 1948](#) – *Vize, V.Yu.* (1948). Morya sovetskoj Arktiki: Ocherki po istorii issledovaniya [Seas of the Soviet Arctic: Essays on the history of research]. Moskva; Leningrad : Izd-vo Glavsevmorputi, 416 p. [in Russian]

[Vostrotin, 1906](#) – *Vostrotin, S.V.* (1906). Nashi vodnye puti v Sibir' [Our waterways to Siberia]. Sankt-Peterburg: Tipografiya Al'tushera, Fontanka 96, 74 p. [in Russian]

[Vrangel, 1836](#) – *Vrangel, F.P.* (1836). Istoricheskoe obozrenie puteshestvii po Ledovitomu okeanu [Historical review of travels in the Arctic Ocean]. 475 p. [in Russian]

[Zagrebaeva, 2012](#) – *Zagrebaeva, V.N.* (2012). «Vverkh po Eniseyu»: Iz vospominanii S.V. Vostrotina o puteshestvii s F. Nansenom po Sibiri v 1913 g. ["Up the Yenisei": From the memoirs of S.V. Vostrotin about the journey with F. Nansen in Siberia in 1913]. *Istoricheskii arkhiv*. 3: 161-170. [in Russian]

Енисей как часть Северного морского пути: история открытия и исследования

Евгений Александрович Ахтамов^{a, *}, Анна Павловна Дворецкая^a, Александр Григорьевич Грязнухин^a, Татьяна Владимировна Грязнухина^a

^a Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

Аннотация. Проблема судоходного использования Арктики постоянно привлекает внимание исследователей. На рубеже XX–XXI веков вопрос об Арктическом судоходстве стал подниматься чаще, что было обусловлено как глобальным потеплением, освобождающим этот регион ото льда и делающим его более доступным для судоходства и научного исследования, так и развитием техники и транспорта, позволяющим исследовать данный регион. В поддержании интереса к вопросу северного судоходства важную роль играет и значение Арктического региона для мирового транспортного сообщения. Объектом изучения данной статьи является история исследования Северного морского пути, а именно – Енисея. В поле зрения авторов находятся экспедиции, совершенные как соотечественниками, так и европейскими мореплавателями. Авторы отмечают, что на первоначальном этапе изучения Северного морского пути наиболее активными были исследователи из Европы, в то время как царское правительство в существовании морского сообщения с Европой видело угрозу своей монополии в Сибири. Ситуация изменилась только во второй половине XIX века, когда, благодаря инициативе частных лиц и изменившейся позиции правительства, Северный морской путь был открыт вновь. В конце XIX века правительство взяло на себя активную роль в изучении Северного морского пути, учреждая экспедиции по исследованию устьев Енисея, Оби и части Карского моря. На примере описаний судоходных условий Енисея, типов используемых судов авторами поднят вопрос о трудностях, с которыми сталкивались участники исследовательских экспедиций, а также местное население, проживавшее в низовьях Енисея.

Ключевые слова: Сибирь, Енисей, Северный морской путь, Арктика, Туруханск, Карское море, судоходные условия, исследование, путешественник, описание Енисея.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: akhtamov@gmail.com (Е.А. Ахтамов), advoreckaya@mail.ru (А.П. Дворецкая), agagag@mail.ru (А.Г. Грязнухин), tag-kras@mail.ru (Т.В. Грязнухина)