

Copyright © 2024 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2024. 19(3): 1373-1381
 DOI: 10.13187/bg.2024.3.1373

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



Conditions and Prospects of Steamship Traffic on the Yenisei in the 19th century based on Materials from a Report by A.N. Gadalov

Evgeny A. Akhtamov ^{a,*}, Denis N. Gergilev ^{a,b}, Tatyana V. Izluchenko ^{a,b}, Michail G. Tarasov ^a

^a Siberian Federal University, Russian Federation

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

Abstract

Since the inclusion of Siberian lands into the Russian state, the agricultural and industrial development of this region has been hampered by the lack of reliable transport communications. Rivers seemed to be the most accessible transport communications in the 19th century in Siberia, due to their large number, length, and proximity to places of economic activity of the population. Merchants and industrialists of the Yenisei province in the second half of the 19th century increasingly raised the issue of developing steamship traffic on the Yenisei – as a necessary condition for the successful economic and cultural development of the region. Also in the future, the issue of using the Northern Sea Route to enter foreign markets was considered: both European Russia and Europe itself. The object of study of this article is the ideas of the Yenisei merchants, outlined by A.N. Gadalov in a memo to the Minister of Finance on the most optimal form of organizing steamship traffic on the Yenisei. The authors note that the development of shipping companies was not possible without government assistance in the form of government benefits to compensate for a number of expenses of shipping companies, at least at the initial stage. This was due to the fact that private individuals could not alone cover the costs associated with the creation and maintenance of the shipping company. Further development of steamship communication required large capital investments, which towards the end of the 19th – beginning of the 20th centuries led to the emergence of partnerships and joint-stock shipping companies. The authors also noted the supposed strongholds of the waterway in the Kara Sea, and considered the factors that influenced the success of the voyage and the activities of the shipping company as a whole.

Keywords: Yenisei, Kara Sea, Northern Sea Route, merchants, shipping company, project, Minusinsk.

1. Введение

В XIX веке отсутствие надежного транспортного сообщения стало препятствием для енисейских промышленников и купцов, которым для дальнейшего развития предприятий было необходимо расширение рынков сбыта. Енисей, несмотря на достаточно сложные для судоходства условия, всегда являлся важнейшей транспортной артерией в регионе, открывал пути на мировые рынки. Во второй половине XIX века именно представители местного сообщества становились инициаторами развития транспортных коммуникаций, спонсируя проведение исследовательских экспедиций, поднимая проблемы развития транспортных компаний на правительственном уровне. Несмотря на то, что история развития судоходства на Енисее получила развитие в ряде научных работ, роль личного

* Corresponding author

E-mail addresses: akhtamov@gmail.com (E.A. Akhtamov), turilak@yandex.ru (D.N. Gergilev), izluchenko@mail.ru (T.V. Izluchenko), tmg.nauka@yandex.ru (M.G. Tarasov)

вклада представителей местного сообщества в развитие транспортных связей региона нуждается в дополнительном освещении.

2. Материалы и методы

Для проведения исследования авторами был привлечен широкий круг источников. Основу исследования составили материалы докладной записки Александра Николаевича Гадалова, потомственного Почетного гражданина, министру финансов о необходимости создания срочного пароходства на Енисее и организации пароходных сообщений по Карскому морю между устьями Енисея и Печоры. Записка отражает взгляды представителей местного купеческого сословия на необходимость развития судоходства. В записке также предложены основополагающие принципы, на которых могло бы быть построено сотрудничество государственного и частного интересов. Материалы сибирского торгово-промышленного и справочного календаря позволили пополнить сведения о развитии судоходства на Енисее.

Работа основана на методологии исторической науки, принципах научной объективности и историзма. Метод сравнительного анализа позволил сопоставить сведения из различных исторических источников, уточнить даты, важные для развития судоходства на Енисее, определить участников событий. Историко-генетический метод позволил изучить развитие парового судоходства на Енисее в динамике за период с 1880-х по 1890-е годы.

3. Обсуждение

Проблема транспортной доступности сибирских регионов неоднократно поднималась в работах исследователей. Стоит отметить, что авторами этих работ зачастую были непосредственные участники событий, путешественники, а также лица, активно способствовавшие развитию судоходства в регионе. М.К. Сидоров содействовал изучению Севера, организовывал экспедиции по Оби, Енисею и Карскому морю (Сидоров, 1864; Сидоров, 1881). А.М. Сибиряков во многом содействовал изучению Сибири, развитию судоходства, написал несколько работ, в том числе и крупных, о проблемах судоходства (Сибиряков, 1881; Сибиряков, 1894; Сибиряков, 1907). С.В. Востротин также указывал на важность речного сообщения для развития региона, занимался активной общественной деятельностью (Востротин, 1906). А.И. Вилькицкий являлся руководителем экспедиций по изучению рек Печора, Енисей, а также Карского моря. Результаты экспедиций, в том числе и по Енисею, были опубликованы (Вилькицкий, 1900).

В советский период проблема использования для навигации рек Сибири и Северного морского пути также сохраняла свою актуальность. Так, в работах А.Ф. Шольца рассматривалось значение Северного морского пути для внешней торговли Сибири (Шольц, 1921), в работе С.А. Рыбина рассмотрена история коммерческого судоходства по морям Северного Ледовитого океана (Рыбин, 1924). Также история коммерческих экспедиций была проанализирована в работах В.Ю. Визе (Визе, 1935; Визе, 1948). Крупным исследованием по истории полярных плаваний стала работа Д.М. Пинхенсона «Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма» (Пинхенсон, 1962).

В современной историографии интерес к проблеме судоходного использования Енисея и Северного морского пути по-прежнему остается высоким. В последние десятилетия появились крупные работы историков, посвященные судоходству в Енисейской губернии. Так, в трудах П.Н. Мешалкина была проанализирована роль сибирских купцов в развитии судоходства в енисейском регионе (Мешалкин, 1995, 2004). Также эти проблемы были рассмотрены в работе А.И. Погребняка «Купцы – предприниматели Енисейской губернии» (Погребняк, 2002). В 2011 году была опубликована работа А.Е. Гончарова «Освоение Северного морского пути: конец XIX – XX вв. История Северного морского пути в пореформенной России». Автор провел комплексный анализ истории коммерческих плаваний во второй половине XIX в. (Гончаров, 2011). Государственная тарифная политика как фактор, влиявший на развитие торговли в Приенисейском регионе, рассмотрена в статье О.М. Долидович, В.И. Федоровой, А.С. Жулаевой (Dolidovich et al., 2019). Опыт взаимодействия жителей Енисейской губернии с иностранными путешественниками проанализирован в статье Т.В. Грязнухиной и А.Г. Грязнухина (Gryaznukhina et al., 2020).

Работы зарубежных исследователей в большей степени посвящены Северному морскому пути. Так, история арктических экспедиций рассмотрена в работе В.Д. Миллса (Миллс, 2003). Исследование Э. Охузена и Дж. П. Ниелсена посвящено истории освоения Северного морского пути (Охузен, Ниелсен, 2022). В работе М. Скинера рассмотрен вклад Британской империи в освоение Северного морского пути (Скинер, 2008).

Таким образом, интерес к проблеме водного сообщения по сибирским рекам и Северному морскому пути остается неизменно высоким среди отечественных и зарубежных авторов.

4. Результаты

Вопрос о доступном вывозе промышленных товаров и природных богатств Сибири имел принципиальное значение для быстрого экономического развития региона. В своей записке министру финансов о необходимости создания на Енисее срочного пароходства А.Н. Гадалов писал:

«Если иностранцы утверждают, что Сибирь – золотое дно России, русское Перу и Мексика, то мы русские знаем, что она не только «золотое», но и неисчерпаемое дно, поистине способное обогатить Россию» (Гадалов, 1890: 3).

Действительно, по одному Енисею с его притоками, охватывающими речную область более чем в 3 млн квадратных километров, лежали неисчислимые, еще непочатые природные богатства. А.Н. Гадалов сопровождал записку краткой географической характеристикой Енисейского бассейна. Он отметил, что в Туруханском крае имеются огромные залежи медной и железной руды, каменного угля, графита превосходного качества, богатейшие золотые россыпи, которые, по имеющимся сведениям, не уступают Олекминским и Амурским россыпям. Вместе с тем эти природные богатства не эксплуатируются вследствие отдаленности их от тех населенных мест, откуда может быть доставлено все необходимое для промысла (от города Енисейска расстояние составляет около 2000 верст). А.Н. Гадалов отмечал, что этот край изобилует пушным зверем, рыбой и дичью. Однако, несмотря на все эти щедрые дары природы, население Туруханского края все-таки претерпевает лишения, а обитающие там инородцы за недостатком хлеба иногда погибают от голода (также бывают случаи людоедства, подобное дело разбиралось в 1888 году в Енисейском губернском суде) (Гадалов, 1890: 3). Между тем в верхней части Енисея расположен чрезвычайно плодородный Минусинский округ, с баснословно дешевым хлебом. При этом развитие хлебопашества останавливается вследствие отсутствия рынков сбыта. Насколько производительность сельского хозяйства может быть велика в одном только Минусинском округе, можно судить из того, что значительная часть занимаемого им пространства (105,775 квадратных верст) покрыта толстым слоем чернозема. Степи же этого округа производят превосходные травы, представляя лучшие, издревле славящиеся по все Сибири местности для скотоводства.

Минеральные богатства Минусинского округа также чрезвычайно значительны: россыпное золото, серебряноцинковые, медные и железные руды, каменный уголь. Весь этот округ прорезывается Енисеем, в который впадает в пределах округа множество рек, отчасти судоходных, но преимущественно сплавных (Гадалов, 1890: 3).

Рассматривая вопрос о причинах трудностей в хозяйственном развитии региона, А.Н. Гадалов отмечал, что корень проблемы не отсутствие предприимчивости. Напротив, если присмотреться к тяжким условиям существования местных промыслов и торговых предприятий, нельзя не усмотреть терпеливости и выносливости сибиряка, преодолевающего всевозможные затруднения, с которыми сопряжено каждое торгово-промышленное начинание. Существовали и капиталы, но и они были бессильны там, где, помимо прямых расходов на постановку предприятия, требовались более значительные побочные затраты, не соответствовавшие самым смелым расчетам относительно ожидаемых выгод. Эти побочные затраты обуславливались необходимостью налаживать особые для каждого предприятия способы сообщения с населенными местами для того, чтобы обеспечить предприятие надлежащим составом рабочих, всеми запасами и необходимыми орудиями производства.

Выход из сложившейся ситуации А.Н. Гадалов видел в создании срочного пароходства на Енисее: от города Минусинска до местечка Караул на расстоянии 3500 верст с заходом пароходов во все главные населенные места. Благодаря этому могли бы стать возможны будущие начинания без особых капитальных затрат и потерь времени, поскольку задуманные предприятия были бы обеспечены самым главным – своевременной доставкой на место всего необходимого для поддержки промысла. Для организации новых предприятий потребовались бы уже более скромные капиталы, затрачиваемые только на потребности самого дела, причем число меньших капиталов несравненно больше, и принадлежат они людям, которые займутся делом непосредственно, это обеспечит успех каждого начинания (Гадалов, 1890: 4).

Особая важность создания постоянного пароходного сообщения виделась в том, что оно могло существенно облегчить административное управление краем. Также в Туруханский край могли доставляться на пароходах арестантские партии, «отправляемые ныне за Иркутск, на 1500 и 2000 верст, пешком. Вообще, едва ли надо доказывать всю необходимость и благодетельность доступных быстрых и правильных сообщений по водному пути, прорезывающему Енисейский край на тысячи верст, на этом пути расположено почти все население края. Очевидно поэтому, то благотворное влияние, которое должно иметь на благосостояние всего населения края, срочное пароходство на главной его артерии» (Гадалов, 1890: 4).

Местное предпринимательское сообщество считало, что создание одного пароходства на Енисее не позволит полностью обеспечить сбыт всех товаров, производимых в Сибири. А.Н. Гадалов отмечал только особо ценные товары, такие, как меха, благородные металлы и немногие другие, имеют доступный путь на внутренние рынки России. Что же касается всей массы прочих грузов, включая хлеб, то возможность их вывоза из Сибири виделась в использовании Северного морского пути – через устье Енисея и Карское море.

К концу XIX века уже был накоплен определенный опыт плавания в северных водах, прежде всего иностранными компаниями. Особенно активными их исследовательские и, частично, коммерческие экспедиции стали в 1870-1880-х годах. Причины, которые не позволяли енисейскому купечеству активнее исследовать Северный морской путь, несмотря на всю его перспективность,

А.Н. Гадаловым объяснялись тем, что каждый из этих предпринимателей был озабочен своим собственным делом, которое возникло и обеспечивалось определенными выгодами при определенных условиях. Для развития судоходства в устье Енисея требовалось оторваться от своего устроенного предприятия и обратиться к новому, «выгоды которого, хотя и весьма значительные, обуславливались бы, однако, уже только одним морским путем» (Гадалов, 1890: 5). Для этого уже были бы необходимы не только затраты на средства передвижения грузов по Енисею и его притокам, но и еще более значительные затраты для вывоза их морским путем. При этом ввиду невозможности возместить расходы по приобретению и содержанию морских пароходов одним рейсом в иностранные порты и обратно основная задача по доставке грузов усложнялась бы новыми заботами по поиску заработка для этих пароходов в дальнем заграничном плавании. Организация такого сложного предприятия едва ли была бы под силу даже значительному по своим средствам товариществу или акционерному обществу, не говоря уже об отдельном лице. При этом А.Н. Гадалов отмечал, что даже если деятельность пароходства в Карском море будет успешной, его возможности по вывозу сибирских грузов будут ограниченными, а сам успех подобного пароходства возможен только при весьма значительном правительственном пособии. При этом существовал риск, что пароходство, располагая правительственной помощью, станет монополистом по вывозу грузов и тем самым не только не окажет благотворного влияния на возникновение новых грузов, но и может послужить едва ли не главным тормозом для этого.

При этом использование иностранных пароходных предприятий для вывоза сибирских товаров не представлялось заманчивым, так как в этом случае русский предприниматель попадал в зависимое положение от иностранцев, располагающих морским путем.

На основании этого А.Н. Гадалов приходил к выводу о необходимости особого пароходного предприятия, занятого исключительно морскими перевозками от берегов Сибири в отечественные и заграничные порты и обратно. На пути главную сложность представляло Карское море, требовавшее не только знания всех условий плавания, но также и судов специальной постройки. После Карских ворот, от западного берега Новой Земли и устья Печоры, дальнейший морской путь «не представляет ни особых трудностей, ни опасностей» (Гадалов, 1890: 6). Поэтому устройство местного на Карском море пароходства представлялось необходимым. Это пароходство должно было совершать если и не срочные, то обязательные рейсы по Карскому морю между устьями Енисея и Печоры. При этом плавание должно было осуществляться пароходами, предназначенными именно для этой цели. Выбор конечным пунктом этих рейсов устья Печоры был обусловлен тем, что оно находилось ближе к Карским воротам и Югорскому шару. Также устье Печоры имело преимущество в виде расположенных вблизи населенных пунктов, в частности село Куя, и, следовательно, наличия рабочей силы, необходимой для строительства и обслуживания складов для подвозимых с запада и востока грузов. При этом на Енисее такой склад следовало построить в месте Караул, выше Гольчихи.

Предполагалось, что со временем можно будет продолжить уже совершаемые пароходами Архангельско-Мурманского товарищества два рейса на Новую Землю до устья Печоры и увеличить число этих рейсов без захода на Новую Землю. В результате получилось бы создать сеть морских и речных сообщений с конечными пунктами в Минусинске, в портах Белого моря, Мурманского берега и Петербурга. А вместе с накоплением опыта навигации в Карском море стало бы возможным установить для рейсов приблизительную срочность.

Таким образом, представлялось, что для успешного развития морского сообщения Сибири с внешними рынками необходимо было создать срочное пароходство на Енисее, особое пароходство в Карском море, увеличить число рейсов, совершаемых пароходами Архангельско-Мурманского товарищества на Новую Землю, и продолжить их до Печоры.

При этом А.Н. Гадалов отмечал, что для того, чтобы пароходство на Енисее стало успешным, необходимо, чтобы в течение навигации его пароходы совершали не менее двенадцати рейсов вверх и вниз по реке. Для этого требовалось три стосильных парохода и один запасной меньших размеров. Сильные пароходы были необходимы ввиду условий плавания по Енисею, местами порожистого, а также для их возможного быстрого пробега вниз до Караула и обратно в Минусинск. Размер правительственного пособия за 12 срочных рейсов этих пароходов (до 7 000 верст каждый круговой рейс) определялся в размере 8 200 рублей за каждый рейс, а всего 98 400 рублей за все 12 круговых рейсов. Причем это пособие должно было выдаваться не сразу, а в течение нескольких лет (Гадалов, 1890: 7).

При учреждении срочного пароходства на Енисее считалось необходимым предоставить право бесплатного пользования местами для пристаней, так как в Сибири в тот период не только в городах, но и в селениях проявилось стремление облагать налогом каждое пришвартовывающееся судно.

К записке министру финансов А.Н. Гадалов приложил проект условий по содержанию срочного товаро-пассажирского пароходства на реке Енисей. Для этого А.Н. Гадалов обязывался иметь три стосильных парохода и один запасной меньших размеров. При этом пароходы должны быть достаточной прочности, приспособлены для пассажиров трех классов и грузов, с отдельной каютой для лица, сопровождающего почту, снабжены огнегасительными снарядами и спасательными

кругами. Все должно было быть в полной исправности. Это должны были засвидетельствовать лица, назначаемые енисейским губернатором.

Пароходы должны были совершать ежегодно между Минусинском и местом Караул двенадцать рейсов вниз и двенадцать вверх по реке. Взамен пункта Караул, по соглашению с енисейским губернатором, может быть избрано другое, которое оказалось бы более удобным. По проекту пароходы должны были совершать рейсы по расписаниям, утвержденным перед открытием навигации енисейским губернатором. Во всех пунктах захода пароходов А.Н. Гадалова должны быть отведены удобные места для пристаней, а в Карауле – также место, достаточное для устройства складов и мастерских. Устраиваемые в местах захода пристани должны содержаться в полной исправности и чистоте.

Плата, собираемая с пассажиров, не должна была превышать полторы копейки с версты для первого класса, одной копейки для второго класса, и половины копейки для третьего класса. Однако же взимаемая плата за груз не должна была превышать 1/30 копейки с пуда за версту для любого груза и 1/75 – для хлебного. Для казенных грузов размер этой оплаты понижался на 50 %. Таким же понижением в 50% пассажирской платы пользовались все чиновники, командированные по делам службы. Почта и сопровождающие ее лица перевозились бесплатно (Гадалов, 1890: 10).

В случае требования правительства А.Н. Гадалов должен был построить баржу для арестантов, причем плата за буксирование такой баржи определялась по особому соглашению с соответствующими правительственными учреждениями.

По проекту пароходам А.Н. Гадалова позволялось брать на буксир баржи с грузом, если это не нарушало расписание рейсов. Пароходство отвечало за целостность и сохранность принятых грузов и багажа как в пути, так и при погрузке и выгрузке. Однако за порчу и утрату, которые произошли от свойства упакованных вещей, а также вследствие аварии или крушения парохода пароходство ответственности не несло.

За каждый совершенный срочный рейс от Минусинска до Караула и обратно в Минусинск А.Н. Гадалов в течение нескольких лет должен был получать пособие от государства за каждый совершенный рейс в 8 200 рублей, а за 12 рейсов – 98 400 рублей (Гадалов, 1890: 10).

Эта плата должна была производиться А.Н. Гадалову из Красноярского казначейства по ассигнованию енисейского губернатора, которому предоставлялось удостоверение о совершенном рейсе за подписью капитана парохода с краткой выпиской из вахтенного журнала и с объяснением причин в случае невыполнения какого-либо пункта условий. За правильность и достоверность всех сведений, представляемых для получения правительственного пособия, ответственность нес А.Н. Гадалов.

Если по каким-либо независящим причинам (бури, обмеления, туман и т.д.) пароход опаздывал, не мог зайти в назначенный пункт или не мог дойти до конечного пункта, капитан парохода должен был составить об этом акт, засвидетельствованный подписями не менее трех пассажиров, находящихся на пароходе, для представления вместе с удостоверением о совершенном рейсе енисейскому губернатору.

В случае неприбытия парохода в назначенный срок в один из конечных пунктов без уважительной причины А.Н. Гадалов должен был быть подвергнут штрафу в 200 рублей за каждые просроченные сутки. Если же весь рейс не был выполнен совсем, то А.Н. Гадалов лишался платы за весь этот рейс.

При невыполнении А.Н. Гадаловым какого-либо из обязательств, налагаемых на него настоящими условиями, енисейский губернатор делал ему письменное предостережение с назначением срока для выполнения этого обязательства. Если и к назначенному сроку такое требование не выполнялось, это должно было быть доведено до сведения министра финансов, который или назначал новый срок для исполнения требования губернатора, или отказывал А.Н. Гадалову в дальнейшем правительственном пособии.

На всех пароходах, совершающих срочные рейсы по Енисею, должны были быть буфеты со всем необходимым для пассажиров продовольствием и по ценам, утвержденным по соглашению с А.Н. Гадаловым енисейским губернатором.

На каждом пароходе должна была быть особая книга для записывания в ней жалоб пассажиров. Эти жалобы должны были направляться на рассмотрение енисейскому губернатору.

А.Н. Гадалов был обязан руководствоваться всеми существующими правилами и правительственными распоряжениями о пароходстве, а также и теми, которые издавались в дальнейшем.

Проект устройства пароходства на Карском море в основополагающих принципах повторял проект пароходства на Енисее. Отличия состояли в том, что по проекту предполагалось спустить на воду два парохода вместимостью не менее 500 тонн со скоростью хода десять узлов в час. Конечные пункты пароходных рейсов предполагалось устроить между местом Караул и селом Куя, при этом пункты могли быть заменены на другие, если бы это оказалось более удобным.

При создании пароходства по Карскому морю государственная помощь считалась необходимым условием, поскольку частные лица не смогут в одиночку покрыть расходы, связанные с созданием и

обслуживанием пароходства. А.Н. Гадалов отмечал, что пособие для этого пароходства должно складываться из 10 % от капитала, затраченного на приобретение пароходов, 8 % – на погашение их стоимости (ввиду повреждений среди льдов необходимо повысить обычные 5 % погашения до 8 %), расходов по содержанию команд судов во время плавания и зимой, расходов на ремонт пароходов (Гадалов, 1890: 8). Только расходы на уголь, устройство складов, администрацию и на непредвиденные надобности могут быть оставлены на риск предпринимателя до тех пор, пока не будет накоплен необходимый опыт в течение нескольких лет работы пароходства (после этого условия получения помощи и ее размер могли быть пересмотрены). Также считалось, что впоследствии количество пароходов могло быть увеличено в соответствии с количеством требующего вывоза сибирского груза. Причем размер правительственного пособия мог быть уже значительно уменьшен.

Суда должны были быть приспособлены для плавания во льдах, а также застрахованы. При этом, если страховая компания отказывалась страховать пароходы по полной стоимости, допускалось страхование в той сумме, которая определялась страховым обществом. В связи с тем, что время начала и окончания навигации определить было невозможно, предполагалось начинать и заканчивать рейсы исходя из состояния моря. Для поощрения команды предполагалось установить процентное вознаграждение с фрахтового дохода.

Расчет стоимости пассажирских билетов был таким же, как и при плавании по Енисею, а стоимость перевозки грузов рассчитывалась исходя из следующего: громоздкие – не свыше 1/25 копейки, разные – не свыше 1/60 копейки, хлебные – не свыше 1/100 копейки с пуда за версту. За совершенные рейсы пароходство должно было получать пособие от правительства по 48 тыс. рублей за каждый пароход, а всего – 96 тыс. рублей сроком на 12 лет.

Стоит отметить, что к моменту составления докладной записки А.Н. Гадалов уже имел большой опыт владения пароходами. Еще в начале 1880-х годов он основал свое пароходство, купив пароход «Москва», пришедший в Енисейск с моря. Впоследствии А.Н. Гадалов купил второй пароход «Дальман», переименованный в «Дедушку». В 1883-1884 гг. им было открыто товарно-пассажирское движение вверх и вниз по Енисею от Красноярска. При этом рейсы совершались без расписания, по объявлениям, каждый раз расклеиваемых в витринах города (*Сибирский торгово-промышленный...*, 1897: 586).

В начале 1890-х годов А.Н. Гадалов, объединив капитал с другими купцами, приступил к созданию крупного пароходства на Енисее. Новое буксирно-пассажирское пароходство товарищества «А. Гадалов и Е. Жернаков» осуществляло навигацию по рекам Западной Сибири: Енисею, Оби и Иртышу. Тогда же министру финансов был представлен проект создания пароходства на сибирских реках. В последующем А.Н. Гадалов, выполняя правительственный заказ на перевозку железнодорожных рельсов для строящейся железной дороги, понес крупные потери: суда с рельсами затонули и поднимать рельсы А.Н. Гадалову пришлось практически за свой счет. Он понес крупные потери и для погашения долгов был вынужден распродать свои пароходы. Развивать судоходство на Енисее продолжили другие представители династии Гадаловых.

5. Заключение

Проект срочного пароходства на Енисее и пароходства в Карском море отражал надежды енисейских купцов и промышленников на сотрудничество с государственным капиталом. Стоит отметить, что подобные надежды имели под собой основания: на организацию и содержание пароходства в Сибири сильное влияние оказывали такие местные условия, как ограниченный срок навигации и достаточно сложные условия плавания. Это усложняло отдельным частным пароходовладельцам задачу по компенсации их затрат. Между тем даже в случае частичного осуществления эти проекты способствовали бы хозяйственному развитию региона. Вопрос о правительственных субсидиях частным пароходным компаниям в Енисейской губернии остается открытым и требует дальнейшего изучения. Однако стоит отметить, что потребность в крупных капиталовложениях для развития судоходства на Енисее привела к объединению частных капиталов и появлению товариществ и акционерных компаний.

Литература

Вилькицкий, 1900 – Вилькицкий А.И. Атлас реки Енисея от г. Енисейска до Енисейского залива / Сост. Гидрографической экспедицией под начальством подполковника А.И. Вилькицкого. Санкт-Петербург: Главное гидрографическое управление Морского министерства, 1900. 6 с.

Визе, 1935 – Визе В.Ю. История исследования Советской Арктики: Карское и Баренцево моря. Архангельск: Севкрайгиз, 1935. 233 с.

Визе, 1948 – Визе В.Ю. Моря Советской Арктики: Очерки по истории исследования. Москва, Ленинград: изд. и тип. Изд-ва Главсевморпути, 1948. 416 с.

Востротин, 1906 – Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь: Северный морской торговый путь. Обь-Енисейский канал и внутренний водный транзитный путь. Санкт-Петербург: Тип. Альтшулера, 1906. 74 с.

- Гадалов, 1890 – Гадалов А.Н. Докладная записка его Высокопревосходительству Господину Министру Финансов о необходимости срочного пароходства по реке Енисей и пароходных сообщений по Карскому морю между устьями Енисея и Печоры. Москва: Типография Ф.И. Нейбургер, 1890. 14 с.
- Гончаров, 2011 – Гончаров А.Е. Освоение Северного морского пути: конец XIX – XX вв. История Северного морского пути в пореформенной России. Ламберт Академик Пабблишинг, 2011. 96 с.
- Мешалкин, 1995 – Мешалкин П.Н. Меценатство и благотворительность сибирских купцов-предпринимателей: Вторая половина XIX - начало XX в. Красноярск: Книжное издательство, 1995. 157 с.
- Мешалкин, Одинцова, 2004 – Мешалкин П.Н., Одинцова М.Н. Предприниматели Енисейской губернии (XIX – начало. XX в.). Красноярск: Сибирский государственный технологический университет, 2004. 99 с.
- Пинхенсон, 1976 – Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Ленинград: Морской транспорт, 1962. 765 с.
- Погребняк, 2002 – Погребняк А.И. Купцы-предприниматели Енисейской губернии. Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Красноярский гос. торгово-эконом. ин-т. Красноярск: Красноярский рабочий, 2002. 368 с.
- Рыбин, 1924 – Рыбин С. А. Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея, его экономическое значение для Сибири и степень использования в настоящее время. Новониколаевск: тип. Совсибирь, 1924. 88 с.
- Сибирский торгово-промышленный..., 1897 – Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1897 год. Томск, 1897. 692 с.
- Сибиряков, 1881 – Сибиряков А.М. Плавание парохода "Оскар Диксон" в 1880 году к устьям Енисея. Санкт-Петербург: тип. В. Безобразова и Ко, 1881. 7 с.
- Сибиряков, 1893 – Сибиряков А.М. К вопросу о внешних рынках Сибири. О малоизвестных волоках Сибири. Санкт-Петербург: тип. газ. "Новости", 1893. 23 с.
- Сибиряков, 1907 – Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. Санкт-Петербург: тип. М.М. Стасюлевича, 1907. 199 с.
- Сидоров, 1864 – Сидоров М.К. Проект купца Сидорова о заселении Севера Сибири путем промышленности и торговли и о развитии внешней торговли Сибири. Тобольск: Тип. Губернского правления, 1864. 41 с.
- Сидоров, 1881 – Сидоров М.К. Север России. О горных его богатствах и препятствиях к их разработке. Санкт-Петербург: Издание М. Сидорова, 1881. 241 с.
- Шольц, 1921 – Шольц Ф.А. Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Омск: Центральная типография, 1921. 67 с.
- Dolidovich et al., 2019 – Dolidovich O.M., Fedorova V.I., Zhulaeva A.S. Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War // *Bylye Gody*. 2019. 51(1): 395-405.
- 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.
- Mills, 2003 – Mills W.J. Exploring Polar Frontiers. Bloomsbury Publishing, 2003. 797 p.
- Nielsen, Okhuizen, 2002 – Nielsen J.P., Okhuizen E. From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Boston: Brill, 2022. 533 p.
- Skinner, 2008 – Skinner M. What we did for the Russians and What the Russians did for (some of) us. Lulu Press, 2008. 216 p.

References

- Dolidovich et al., 2019 – Dolidovich, O.M., Fedorova, V.I., Zhulaeva, A.S. (2019). Conflict of Imperial and Regional Interests on the Introduction of Duty-free Trade Regime in the Mouths of Siberian Rivers during the First World War. *Bylye Gody*. 51(1): 395-405.
- Gadalov, 1890 – Gadalov, A.N. (1890). Dokladnaya zapiska ego Vysokoprevoskhoditel'stvu Gospodinu Ministru Finansov o neobkhodimosti srochnogo parokhodstva po reke Enisei i parokhodnykh soobshchenii po Karskomu moryu mezhdou ust'yami Eniseya i Pechory [Memorandum to His Excellency Mr. Minister of Finance on the need for urgent shipping along the Yenisei River and steamship communications along the Kara Sea between the mouths of the Yenisei and Pechora]. Moscow: Tipografiya F.I. Neiburger, 14 p. [in Russian]
- Goncharov, 2011 – Goncharov, A.E. (2011). Osvoenie Severnogo morskogo puti: konets XIX – XX vv. Istoriya Severnogo morskogo puti v poreformennoi Rossii [Development of the Northern Sea Route: the end of the 19th – 20th centuries. History of the Northern Sea Route in post-reform Russia]. LAP Lambert Academic Publishing, 96 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.

- Meshalkin, 1995** – *Meshalkin, P.N.* (1995). Metsenatstvo i blagotvoritel'nost' sibirskikh kuptsov-predprinimatelei: Vtoraya polovina XIX - nachalo XX v. [Patronage and charity of Siberian merchants-entrepreneurs: Second half of the 19th - early 20th centuries.] Krasnoyarsk: Book publishing house, 155 p. [in Russian]
- Meshalkin, Odintsova, 2004** – *Meshalkin, P.N., Odintsova, M.N.* (2004). Predprinimateli Eniseiskoi gubernii (XIX - nachalo. XX v.) [Entrepreneurs of the Yenisei province (XIX - early XX centuries)]. Krasnoyarsk: Sibirskii gosudarstvennyi tekhnologicheskii universitet, 99 p. [in Russian]
- Mills, 2003** – *Mills, W.J.* (2003). Exploring Polar Frontiers. Bloomsbury Publishing, 797 p.
- Nielsen, Okhuizen, 2002** – *Nielsen, J.P., Okhuizen, E.* (2022). From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia. Boston: Brill, 533 p.
- Pinkhenson, 1976** – *Pinkhenson, D.M.* (1962). Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma [The problem of the Northern Sea Route in the era of capitalism]. Leningrad: Morskoi transport, 765 p. [in Russian]
- Pogrebnyak, 2002** – *Pogrebnyak, A.I.* (2002). Kupty-predprinimateli Eniseiskoi gubernii [The merchants are the entrepreneurs of the Yenisei province]. Ministerstvo ekonomicheskogo razvitiya i trgovli Rossiiskoi Federatsii, Krasnoyarskii gos. trgovno-ekonom. in-t. Krasnoyarsk: Krasnoyarskii rabochii, 368 p. [in Russian]
- Rybin, 1924** – *Rybin, S.A.* (1924). Severnyi morskoi put' iz Evropy k ust'yam Obi i Eniseya, ego ekonomicheskoe znachenie dlya Sibiri i stepen' ispol'zovaniya v nastoyashchee vremya [The Northern Sea Route from Europe to the mouths of the Ob and Yenisei, its economic significance for Siberia and the degree of use at present]. Novonikolaevsk: Publishing House «Soviet Siberia», 88 p. [in Russian]
- Sibirskii trgovno-promyshlennyi..., 1897** – Sibirskii trgovno-promyshlennyi i spravochnyi kalendar' na 1897 god [Siberian trade, industrial and reference calendar for 1897]. Tomsk, 692 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1881** – *Sibiryakov, A.M.* (1881). Plavanie parokhoda "Oskar Dikson" v 1880 godu k ust'yam Eniseya [Voyage of the steamship "Oscar Dixon" in 1880 to the mouth of the Yenisei]. Sankt-Peterburg: Publishing House «V. Bezobrazov and Co», 7 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1893** – *Sibiryakov, A.M.* (1893). K voprosu o vneshnikh rynkakh Sibiri. O maloizvestnykh volokakh Sibiri [On the issue of foreign markets of Siberia. About the little-known portages of Siberia]. Sankt-Peterburg: Publishing House «News», 23 p. [in Russian]
- Sibiryakov, 1907** – *Sibiryakov, A.M.* (1907). O putyakh soobshcheniya Sibiri i morskikh snosheniyakh ee s drugimi stranami [About the routes of communication between Siberia and its maritime relations with other countries]. Sankt-Peterburg: tip. M.M. Stasyulevicha, 199 p. [in Russian]
- Sidorov, 1864** – *Sidorov, M.K.* (1864). Proekt kuptsa Sidorova o zaselenii Severa Sibiri putem promyshlennosti i trgovli i o razvitiu vneshnei trgovli Sibiri [The project of the merchant Sidorov on the settlement of the North of Siberia through industry and trade and on the development of foreign trade in Siberia]. Tobol'sk: Tip. Gubernskogo pravleniya, 41 p. [in Russian]
- Sidorov, 1881** – *Sidorov, M.K.* (1881). Sever Rossii. O gornykh ego bogatstvakh i prepyatstviyakh k ikh razrabotke [North of Russia. About its mountain riches and obstacles to their development]. Sankt-Peterburg: Publishing house «M. Sidorov», 241 p. [in Russian]
- Shol'ts, 1921** – *Shol'ts, F.A.* (1921). Severnyi morskoi put' i ego znachenie vo vneshnem tovaroobmene Sibiri [The Northern Sea Route and its significance in the external trade of Siberia]. Omsk: Central Printing House, 67 p. [in Russian]
- Skinner, 2008** – *Skinner, M.* (2008). What we did for the Russians and What the Russians did for (some of) us. Lulu Press, 216 p.
- Vil'kitskii, 1900** – *Vil'kitskii, A.I.* (1900). 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. Sankt-Peterburg: Glavnoe gidrograficheskoe upravlenie Morskogo ministerstva, 6 p. [in Russian]
- Vize, 1935** – *Vize, V.Yu.* (1935). Istoriya issledovaniya Sovetskoj Arktiki: Karskoe i Barentsevo morya [History of exploration of the Soviet Arctic: Kara and Barents Seas]. Arkhangelsk: Sevkraigiz, 233 p. [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]. Moscow, Leningrad: Izd-vo Glavsevmorputi, 416 p. [in Russian]
- Vostrotin, 1906** – *Vostrotin, S.V.* (1906). Nashi vodnye puti v Sibir': Severnyi morskoi trgovyi put'. Ob'-Eniseiskii kanal i vnutrennii vodnyi tranzitnyi put' [Our waterways to Siberia: Northern sea trade route. Ob'-Yenisei Canal and internal water transit route]. Sankt-Peterburg: Publishing House of Altshuler, 74 p. [in Russian]

**Условия и перспективы пароходного сообщения на Енисее в XIX веке
(по материалам докладной записки А.Н. Гадалова)**

Евгений Александрович Ахтамов ^{a,*}, Денис Николаевич Гергилев ^{a,b},
Татьяна Владимировна Излученко ^{a,b}, Михаил Георгиевич Тарасов ^a

^a Сибирский федеральный университет, Российская Федерация

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

Аннотация. Со времени включения сибирских земель в состав Российского государства сельскохозяйственное и промышленное развитие этого региона сдерживалось отсутствием надежных транспортных коммуникаций. Наиболее доступными транспортными коммуникациями в XIX веке в Сибири представлялись реки ввиду их многочисленности, протяженности, близости к местам хозяйственной деятельности населения. Купцы и промышленники Енисейской губернии во второй половине XIX века все чаще поднимали вопрос о развитии пароходного сообщения на Енисее как необходимого условия для успешного хозяйственного и культурного развития региона. Также в перспективе рассматривался вопрос об использовании Северного морского пути для выхода на внешние рынки как европейской России, так и самой Европы. Объектом изучения данной статьи являются представления енисейского купечества, изложенные А.Н. Гадаловым в докладной записке министру финансов, о наиболее оптимальной форме организации пароходного сообщения на Енисее. Авторы отмечают, что развитие пароходных компаний не представлялось возможным без государственной помощи в виде правительственных пособий на компенсацию ряда расходов пароходных компаний. Это было связано с тем, что частные лица не могли в одиночку покрыть расходы, связанные с созданием и обслуживанием пароходства. Дальнейшее развитие пароходного сообщения требовало крупных капиталовложений, что к концу XIX – началу XX вв. привело к появлению товариществ и акционерных пароходных компаний. Также авторами отмечены предполагаемые опорные пункты водного пути в Карском море, рассмотрены факторы, влиявшие на успешность плавания и деятельность пароходства в целом.

Ключевые слова: Енисей, Карское море, Северный морской путь, купечество, пароходство, проект, Минусинск.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: akhtamov@gmail.com (Е.А. Ахтамов), turilak@yandex.ru (Д.Н. Гергилев), izluchenko@mail.ru (Т.В. Излученко), tmg.nauka@yandex.ru (М.Г. Тарасов)