

С.Т. Гайдин  
Г.А. Бурмакина\*

## ОСВОЕНИЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ БАССЕЙНА ЕНИСЕЯ В XVII – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-7  
УДК 94 (571.51)

*Выходные данные для цитирования:*

Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей северной части бассейна Енисея в XVII – начале XX века // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 86–103. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-07.pdf>

S.T. Gaydin  
G.A. Burmakina\*

## DEVELOPMENT OF WATERWAYS IN THE NORTHERN PART OF THE YENISEY BASIN IN THE 17<sup>TH</sup> – EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURY

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-7

*How to cite:*

Gaydin S.T., Burmakina G.A. Development of Waterways in the Northern Part of the Yenisey Basin in the 17<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 86–103. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-07.pdf>]

**Abstract.** An overview of the development of the waterways in the Northern Part of the Yenisey basin in the period from the construction of the Mangazeya settlement in 1601 to the organization of regular steamship traffic in the early 20<sup>th</sup> century is presented. That allows to track changes in the development of river systems in the region. The article shows how the Cossacks used the river route from the Taz Bay of the Ob Gulf to the Upper, Lower, Podkamennaya Tunguska and the basins of other Siberian rivers to move east from the Ob. The movement of the Russian population to the east led to the creation of the Great Siberian River Route, which in the Yenisey basin passed along the Angara river and was used for domestic and international trade, transportation of government goods and delivery of exiles. It is considered how the state and representatives of private capital were engaged in the development of the waterway from the Ob to Lake Baikal, how, with the development of the fishing and gold mining industry in the Yeniseysk province, they began to involve new rivers in the transport turnover, put steamships into operation, and equip transport routes. The interest of the state, Russian and foreign entrepreneurs in the trade of European and Siberian goods pushed them to develop the transport capabilities of the Northern Sea Route. At the beginning of the 20<sup>th</sup> century, river transport, which served the fishing industry, gold mining and fur trade, switched to providing passenger transportation on a regular basis. Sea transportation, despite its obvious development, was still in its infancy.

**Keywords:** Siberia, river communication, the northern part of the Yenisey basin, Cossacks, merchants, shipping, Ob-Yenisey Canal, state shipping on the Yenisey.

*The article has been received by the editor on 01.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

\* **Сергей Тихонович Гайдин**, доктор исторических наук, Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия, e-mail: [gaydinsergey@rambler.ru](mailto:gaydinsergey@rambler.ru)

**Sergey Tikhonovich Gaydin**, Doctor of Historical Sciences, Krasnoyarsk State Agrarian University, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [gaydinsergey@rambler.ru](mailto:gaydinsergey@rambler.ru)

**Галина Александровна Бурмакина**, кандидат исторических наук, Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия, e-mail: [burmakinalina@rambler.ru](mailto:burmakinalina@rambler.ru)

**Galina Aleksandrovna Burmakina**, Candidate of Historical Sciences, Krasnoyarsk State Agrarian University, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [burmakinalina@rambler.ru](mailto:burmakinalina@rambler.ru)

**Аннотация.** В статье представлен обзор освоения водных путей в северной части бассейна Енисея в период от строительства в 1601 г. Мангазейского острога до организации регулярного пароходного движения в начале XX в., что позволяет проследить изменения в освоении речных систем региона. Показано, как казаки для движения на восток от Оби использовали речной путь от Тазовского залива Обской губы с выходом на Верхнюю, Нижнюю, Подкаменную Тунгуски и бассейны других сибирских рек. Движение русского населения на восток привело к складыванию «Великого Сибирского речного пути», который в бассейне Енисея проходил по Ангаре и использовался для внутренней и международной торговли, перевозки казенных грузов и доставки ссыльных. Рассмотрено, как государство и представители частного капитала занимались развитием водного пути от Оби до Байкала, как по мере развития рыбной и золотодобывающей промышленности в Енисейской губернии начинали вовлекать в транспортный оборот новые реки, вводить в эксплуатацию пароходы, обустраивать транспортные пути. Интерес государства, российских и зарубежных предпринимателей к торговле европейскими и сибирскими товарами подтолкнул их к освоению транспортных возможностей Северного морского пути. В начале XX в. речной транспорт, который обслуживал рыбную промышленность, золотодобычу и пушную торговлю, перешел к обеспечению на регулярной основе пассажирских перевозок. Морские перевозки, несмотря на их очевидное развитие, находились еще в стадии становления.

**Ключевые слова:** Сибирь, речное сообщение, северная часть бассейна Енисея, казаки, купечество, пароходство, Обь-Енисейский канал, казенное пароходство на Енисее.

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

**Введение.** Изучение различных аспектов использования рек и организации судоходства в Восточной Сибири, в том числе в Приенисейском крае, в XVII – начале XX в. нашло отражение в трудах как современников, включая тех из них, кто принимал в этом непосредственное участие, так и исследователей советского и постсоветского периодов. Среди первых – председатель Енисейской казенной палаты И.С. Пестов, исследователь Таймыра А.Ф. Миддендорф, енисейский врач М.Ф. Кривошапкин, предприниматели А.И. Кытманов, С.В. Востротин, И. Лид<sup>1</sup>. Хроника движения русских по рекам на восток расписана по годам в работах И.В. Щеглова и А.И. Кытманова<sup>2</sup>. Не могли обойти вниманием развитие речного сообщения и такие известные авторы XIX в., как П.А. Словцов<sup>3</sup>, С.С. Шашков<sup>4</sup>, В.К. Андриевич<sup>5</sup> и др. Что касается исследователей более позднего времени, то к наиболее значимым относятся публикации В.Н. Большакова, посвященные развитию судоходства в Восточной Сибири в XVIII–XIX вв.<sup>6</sup> В работах И.А. Агеева рассмотрена история строительства и экс-

<sup>1</sup> Пестов И.С. Записки об Енисейской губернии Восточной Сибири 1831 года. М., 1833; Миддендорф А.Ф. Путешествие на север и восток Сибири. СПб., 1878. Ч. II. Север и восток Сибири в естественно-историческом отношении. Отд. I. Коренные жители Сибири; Кривошапкин М.Ф. Енисейский округ и его жизнь. СПб., 1865. Т. 1–2; Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии, 1594–1893 год. Красноярск, 2016; Востротин С.В. Северный морской путь // Азиатская Россия. СПб., 1914. Т. 2: Земля и хозяйство. С. 566–615; Лид И. Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути. История «Сибирской компании». Красноярск, 2019.

<sup>2</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. Иркутск, 1883; Кытманов А.И. Краткая летопись...

<sup>3</sup> Словцов П.А. Историческое обозрение Сибири. М., 1838. Кн. 1–2.

<sup>4</sup> Шашков С. Очерки Сибири в историческом и экономическом отношении. СПб., 1862.

<sup>5</sup> Андриевич В.К. История Сибири. СПб., 1889. Ч. 1–2.

<sup>6</sup> Большаков В.Н. О судоходстве Восточной Сибири в конце XVIII – XIX вв. // Проблемы генезиса и развития капиталистических отношений в Сибири. Барнаул, 1990. С. 3–16; Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX века. Новосибирск, 1991; и др.

плуатации Обь-Енисейского канала<sup>7</sup>. А.Е. Гончаров посвятил свои исследования истории освоения Северного морского пути и организации перевозок «река–море»<sup>8</sup>. Т.А. Кискидосова охарактеризовала состояние транспортной инфраструктуры Енисейской губернии на рубеже XIX–XX вв.<sup>9</sup> С.Т. Гайдин и Г.А. Бурмакина изучали влияние пароходства на развитие охотничьего и рыболовного промысла в Енисейской губернии<sup>10</sup>. Историки отмечали роль отдельных предпринимателей в организации речного судоходства<sup>11</sup>. В частности, Е.В. Комлева проанализировала роль сибирского купечества и его конкретных представителей в использовании водного транспорта и проведении научно-исследовательских экспедиций<sup>12</sup>. И все же тематика, связанная с историей изучения и хозяйственного освоения бассейна Енисея, остается исчерпанной далеко не полностью. Так, значительная часть материалов, приведенных в изданной в 2016 г. «Летописи» А.И. Кытманова, до сих пор не была введена исследователями в научный оборот. Мы сочли возможным, опираясь на результаты научных исследований, а также на недостаточно использованные опубликованные источники, выявить ход и логику вовлечения рек бассейна Енисея в процесс колонизации и развития Восточной Сибири.

**Освоение бассейна Енисея в XVII в.** Русское продвижение на восток от Оби по тайге и тундре начиналось с Тазовского залива Обской губы. Государство требовало от служилых людей обложения ясаком коренного населения восточной части Сибири. Дорогами здесь являлись реки, к которым была привязана жизнь сибирских аборигенов.

В 1601 г. за Полярным кругом на р. Таз был построен Мангазейский острог, а в 1607 г. мангазейские казаки заложили на притоке Енисея р. Турухан Туруханское зимовье. В 1619 г. посланные из Тобольска государевы люди по р. Кеть, впадающей в Обь, и р. Кемь, впадающей в Енисей, вышли на Енисей, где построили Енисейский острог. Туруханское зимовье и Енисейский острог, которые находились более чем в 800 верстах друг от друга, стали опорными пунктами для продвижения казаков на север и юг по Енисею и дальше на восток. Недалеко от Туруханского зимовья в Енисей с востока впадает Нижняя Тунгуска, недалеко от Енисейска – Верхняя Тунгуска (р. Ангара) и примерно в 370 верстах на север от Енисейска – Подкаменная Тунгуска.

Историк П.А. Словоцов относил бассейн Енисея к «водам систематическим», текущим в соответствии со сложным рельефом местности<sup>13</sup>. Рассматривая историю судоходства в бассейне Енисея, где навигационный период колебался от 158 до 170 дней<sup>14</sup>, можно констатиро-

<sup>7</sup> Агеев И.А. Обь-Енисейский водный путь: экономические и стратегические перспективы строительства // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири в XIX–XXI вв.: сб. науч. тр. Томск, 2008. С. 201–204; Агеев И.А. История Обь-Енисейского соединительного водного пути: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2012.

<sup>8</sup> Гончаров А.Е. О начале русско-английской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского педагогического института им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350; Гончаров А.Е., Карелин Н.М. Организация пароходного сообщения на Енисее: история одного дневника // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. 2018. № 2. С. 15–26.

<sup>9</sup> Кискидосова Т.А. Транспортная инфраструктура Енисейской губернии и ее влияние на развитие торговли конца XIX – начала XX в. // Исторические исследования в Сибири: проблемы и перспективы: сб. мат-лов регион. молодежной науч. конф. Новосибирск, 2007. С. 113–120.

<sup>10</sup> Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии (1863–1917 годы) // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 3. С. 14–23; Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История развития рыбного промысла в низовьях Енисея в досоветский период (1822–1917 гг.) // Вестник Красноярского государственного аграрного университета. 2012. № 4. С. 242–249.

<sup>11</sup> Дикун А.С. Организация судоходства по реке Ангаре как одна из сфер предпринимательской деятельности А.М. Сибирякова // Вестник Бурятского государственного университета. 2012. № 7. С. 149–154; Ламин В.А., Ноздрин Г.А. Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // Личность в истории Сибири XVIII–XX веков: сб. биографических очерков. Новосибирск, 2007. С. 113–123; Погребняк А.И., Комлева Е.В. Баландины // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2 т. Новосибирск, 2012. Т. 1. С. 46; Погребняк А.И., Зуев А.С., Комлева Е.В., Разумов О.Н. Кытмановы // Энциклопедический словарь по истории купечества... Т. 1. С. 412.

<sup>12</sup> Комлева Е.В. Вклад сибирских купцов в изучение территории Северной Евразии (вторая половина XVIII–XIX в.) // Развитие территорий. 2017. № 4 (10). С. 6–11.

<sup>13</sup> Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. М., 1838. Кн. 2. С 1742 по 1823 г. С. 94, 137.

<sup>14</sup> Азиатская Россия. СПб., 1914. Т. 2. С. 486.

вать, что реки играли важную роль в жизни местного населения. В.К. Андриевич писал, что уже в начале XVIII в. «характер заселения до и за-Енисейской Сибири различался весьма резко. В Восточной, за-Енисейской части – население еще бродило, начинало только осаживаться и заселять долины рек, образуя деревни, подчас сплошь заселенные переведенцами; эта часть Сибири была еще инородческая, с прожилками русского люда, – тогда как в Западной, до-Енисейской Сибири уже стал обрисовываться тип сибиряка...»<sup>15</sup>.

Казаки Мангазейского и Енисейского острогов в первую очередь облагали ясаком остяков, проживавших на «ближних» от них реках: Кети, Касу, Сыму, Кеми, и тунгусов на Подкаменной Тунгуске<sup>16</sup>. В ясачной книге Мангазеи за 1629 г. указано, что аборигены Енисейского Севера приносили ясак в расположенные на реках зимовья: Хатангское на р. Хатанге, Закаменное на Енисее, Усть-Непское на Нижней Тунгуске, Усть-Тетерское на Подкаменной Тунгуске, Верхотазское на р. Таз, Туруханское на р. Турухан, Имбакское на р. Имбак, Пясинское на р. Пясины и др.<sup>17</sup>

По утверждению П.Н. Буцинского, зачастую инициаторами движения на неизведанные земли выступали также промышленные и торговые люди, которые облагали коренное население ясаком от имени государства<sup>18</sup>. И, как писал В.К. Андриевич, после прихода казаков они вынуждены были уходить за пушниной на новые территории<sup>19</sup>. Так, в 1615 г. мангазейский промышленник Пенда, выйдя из Туруханского зимовья, сумел за три года с командой из сорока человек дойти по Нижней Тунгуске и другим рекам до мест проживания якутов в верховьях р. Вилюя. После возвращения Пенды мангазейский воевода отправил казаков для обложения якутов ясаком. До Вилюя казаки добирались по Нижней Тунгуске, р. Размахнихе волоком на р. Чону – приток Вилюя<sup>20</sup>.

Для контроля над ясачными людьми казаки на разведанных ими водных путях закладывали новые опорные пункты. Так, в 1628 г. сотник П. Бекетов построил на Ангаре в 90 верстах от Енисейска Рыбинский острог, воевода А. Дубенский основал в 300 верстах на юг от Енисейска Красноярский острог, сотник Е. Евстафьев, поднявшись по р. Кан, положил начало Канскому острогу<sup>21</sup>. В 1630 г. атаман И. Галкин на правом берегу Илима заложил Илимский острог, а в 1631 г., в месте впадения р. Куты в Лену, основал Усть-Кутский острог уже в бассейне Лены. М. Перфильев в том же году построил Братский острог возле Падунского порога на Ангаре<sup>22</sup>.

Облагая ясаком коренные этносы, жившие на одних реках, казаки узнавали от них о населении вдоль других водных артерий. Так, мангазейские казаки, покорившие тунгусов по Вилюю, узнали от них о якутах, живших на р. Лене. В результате казачий отряд под предводительством В. Мартынова в 1631 г. обложил их ясаком, а на следующий год енисейский сотник П. Бекетов заложил на Лене Якутский острог<sup>23</sup>.

Быстрое продвижение казаков на восток объяснялось тем, что они зачастую шли по рекам, уже разведанным промышленниками, используя по возможности парусную оснастку. Так, отряд воеводы В. Шахова, направленный в 1633 г. из Мангазеи на Лену, добрался до нее по Нижней Тунгуске, рекам Тетее, Чоне и Вилюю всего за 35 дней<sup>24</sup>. По утверждению И.В. Щеглова, к началу 40-х гг. XVI в. казаки уже составили чертежи и маршруты местностей от Енисейского острога до Ленского волока и р. Лены со всеми притоками вплоть до ее устья<sup>25</sup>. Всего же дорога более 3 500 верст от Оби до Тихого океана была пройдена русскими людьми по рекам и волокам всего за пятьдесят лет. В дальнейшем казаки искали аборигенов,

<sup>15</sup> Андриевич В.К. История Сибири... Ч. 2. С. 398–399.

<sup>16</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись... С. 8.

<sup>17</sup> Буцинский П.Н. Сочинения: в 2 т. Тюмень, 1999. Т. 2: Мангазея. Сургут, Нарым и Кетск. С. 26–29, 72.

<sup>18</sup> Буцинский П.Н. Сочинения... Т. 2. С. 24; Азиатская Россия. СПб., 1914. Т. 1: Люди и порядки за Уралом. С. 15.

<sup>19</sup> Андриевич В.К. История Сибири. СПб., 1889. Ч. 1. С. 148.

<sup>20</sup> Там же. С. 63; Кытманов А.И. Краткая летопись... С. 8, 10.

<sup>21</sup> Андриевич В.К. История Сибири... Ч. 1. С. 57–58.

<sup>22</sup> Там же. С. 60; Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 85–86.

<sup>23</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 87.

<sup>24</sup> Буцинский П.Н. Мангазея. Сургут, Нарым и Кетск... Т. 2. С. 18.

<sup>25</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 93.



кочевавших по небольшим рекам. Казаки шли за ясаком туда, где жили народы, занимавшиеся пушным промыслом. Казаки выполняли служебный долг и нередко при сборе ясака наряду с государственными делами решали собственные финансовые проблемы<sup>26</sup>. Но построенные ими на реках Енисейского, Ленского и Амурского речных бассейнов остроги становились опорными пунктами не только для дальнейшего движения по рекам вглубь Сибири, но и для хозяйственного развития региона.

Хроника движения людей и товаров по рекам позволяет говорить о том, что уже в 1630-х гг. в Сибири государством и торговыми людьми началась эксплуатация речной дороги от Урала до китайской границы через Иртыш, Обь, Кеть, Маковский волок, Кемь, Енисей, Ангару, Байкал, Селенгу<sup>27</sup>. По ней отправляли в Сибирь чиновников, казаков, ссыльных, везли хлеб, ткани, металлические изделия, из Сибири везли пушнину, свинец, а несколько позже – чай и китайские товары. М. Кохригин писал, что в Енисейск на ежегодную Успенскую пушную ярмарку, которая проводилась в августе, по речной дороге приезжали не только российские, но и греческие, армянские, бухарские и другие купцы<sup>28</sup>. На ярмарку с Оби в Енисейск в середине XVIII в. приходило от 20 до 25 больших дощаников<sup>29</sup>. Именно на Енисейск, накопивший опыт хождения по Ангаре и другим рекам Восточной Сибири, государство в 1675 г. возложило ответственность за строительство судов, подготовку гребцов для миссии российского посла Н.Г. Спафария в Китай, которому было поручено выяснить возможность сообщения России с Китаем водным путем<sup>30</sup>.

С 1698 г. из Москвы в Китай на регулярной основе по сибирской речной системе стали направлять казенные караваны с пушниной, и эта караванная торговля продолжалась до 1755 г.<sup>31</sup> Но Ангара была сложной рекой для судоходства. При длине 1 059 верст от Иркутска до впадения в Енисей на ней было 468 островов, 9 порогов общей протяженностью 67 верст, перепад течения составлял 21 сажень<sup>32</sup>.

На этапе развития речного судоходства и хозяйственного освоения ресурсов региона нужно было понять, что же представляли собой новые малоизвестные территории. Важную роль в этом сыграла составленная С. Ремезовым «Чертежная карта Сибири», первый вариант которой был рассмотрен Сибирским приказом в 1675 г., а доработанный вариант был представлен в 1701 г. Чертежная карта показала, что большинство построенных русскими населенных пунктов в Сибири было расположено на реках, которые представляли собой транспортные коммуникации с разной интенсивностью движения. Так, вниз по течению Енисея от Енисейского острога на обоих его берегах насчитывалось 23, а против его течения – 17 населенных пунктов<sup>33</sup>.

**Изучение северных сибирских рек в XVIII в.** Значение для государства сибирского речного пути заставило принимать меры по изучению и обустройству речных перевозок в Сибири. В 1722 г. император Петр I потребовал от инспектора сибирских таможен выяснения возможности организации сквозного водного пути с расчисткой ангарских порогов и обустройством Маковского волока<sup>34</sup>. Свою лепту в изучение рек Сибири внес отправленный императором в Сибирскую губернию ученый Даниэль Готлиб Мессершмидт, который на лодке проплыл из Красноярска до Енисейска, от Енисейска до Туруханска и затем исследовал Нижнюю Тунгуску. Ему принадлежит заслуга уточнения картографического изображения рек Нижней Тунгуски, Ангары и Оби<sup>35</sup>.

<sup>26</sup> Шашков С. Очерки Сибири в историческом и экономическом отношении... С. 31.

<sup>27</sup> Пестов И.С. Записки об Енисейской губернии... С. 174.

<sup>28</sup> Кохригин М. Некоторые статистические сведения о Енисейской губернии // Северный архив. СПб., 1828. № 1. С. 105.

<sup>29</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 111.

<sup>30</sup> Там же. С. 56.

<sup>31</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 144, 224, 255.

<sup>32</sup> Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири. СПб., 1886. Кн. 2. С 1742 по 1823 год. С. 134–135.

<sup>33</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 79.

<sup>34</sup> Андриевич В.К. История Сибири. СПб., 1889. Ч. 2. С. 268.

<sup>35</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 92.

Императрица Анна Иоанновна продолжила дело Петра I по изучению Сибири, отправив туда Великую Сибирскую экспедицию<sup>36</sup>, в состав которой вошли В.И. Беринг, Д.Л. Овцын, Х.П. Лаптев, В.В. Прончищев, С.И. Челюскин и другие моряки. В основу исследовательских работ был положен системный подход с разбивкой северных территорий России на участки от Белого моря до устья Оби, от устья Оби до устья Енисея, от устья Енисея до устья Лены, от устья Лены до Берингова пролива<sup>37</sup>. Однако исследование возможностей северного судоходства оказалось чрезвычайно сложным. Начальник Обь-Енисейского отряда экспедиции лейтенант Д.Л. Овцын только летом 1737 г. после неудачных попыток, предпринятых в 1734–1736 гг., сумел дойти до устья Енисея на боте «Почтальон-Обь». В 1738 г. штурман Ф.А. Минин не смог из-за льдов дойти от устья Енисея до р. Хатанги и обогнуть мыс Таймыр. Отправленный в апреле 1739 г. на собачьих упряжках для съемки береговой линии штурман Д.В. Стерлегов вынужден был вернуться из-за опасного для глаз солнечного излучения, отражаемого снегом. Только в 1741 г. члену экспедиции Х.П. Лаптеву удалось обойти Таймырский полуостров от устья Таймыры до устья Пясины. А в 1742 г. командированный им штурман С.И. Челюскин прибыл на р. Хатангу и обследовал северную часть Таймыра<sup>38</sup>.

Участники Сибирской экспедиции выяснили, что возможности плавания в высоких широтах зависели от ледовой обстановки, которая определялась климатическими условиями каждого года и становилась препятствием для мореплавателей на протяжении всего рассматриваемого нами периода. Как писал А.Ф. Миддендорф, работа, сделанная членами экспедиции, позволила превратить путаницу имевшихся темных представлений в точные очертания Северной Азии<sup>39</sup>. Было очевидно, что для освоения и развития Сибири требовалось систематическое изучение ее климатических особенностей и транспортных возможностей.

Перевозки по северному речному пути обходились дорого для государства из-за непродолжительности навигации, малочисленности населения по берегам рек, высоких цен на продукты питания и рабочую силу. Поэтому по мере обустройства Московского тракта правительство попыталось переориентировать часть перевозок с сезонного северного водного пути на Чулымский водный путь с Оби до Ачинска с более продолжительной навигацией и выходом на сухопутный Московский тракт всепогодного использования.

После гибели в 1755 г. более 500 человек из 2 000 каторжников по пути на Нерчинские рудники Сенат поручил сибирскому губернатору склонить сибирских купцов перейти на новый маршрут доставки товаров. Но купцы не согласились, так как северный водный путь обслуживал сложившуюся систему долговременных торговых отношений, вложений в товары и средства перевозки. Столкнувшись с сопротивлением предпринимательского сообщества, государство в 1768 г. разрешило купцам самим выбирать, каким путем им пользоваться<sup>40</sup>. Но, по утверждению И.С. Пестова, часть перевозок все-таки ушла на Чулымский водный и Московский сухопутный путь<sup>41</sup>.

В этой ситуации государству пришлось искать способы обеспечения безопасности перевозок по северному речному пути. В начале 90-х гг. XVIII в. берг-генералу Карелину было поручено провести изучение рек Кети и Ангары. Участники его экспедиции составили карту Ангары. Начальник Кольвано-Воскресенских заводов П.К. Фролов описал ангарские пороги и шиверы. В 1797 г. генерал-майор О.И. Новицкий представил правительству проект канала, соединявшего Обь и Енисей через реки Тым и Сым. Император Павел I, по утверждению И.В. Щеглова, одобрил проект, который не был реализован из-за кратковременности его правления<sup>42</sup>.

<sup>36</sup> Великая Северная экспедиция 1733–1743 гг.

<sup>37</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 201, 206.

<sup>38</sup> Андриевич В.К. История Сибири... Ч. 2. С. 128–130.

<sup>39</sup> Миддендорф А.Ф. Путешествие на север и восток Сибири: в 2 ч. СПб., 1860. Ч. I: Север и восток Сибири в естественно-историческом отношении. Отдел I. География и гидрология. С. 54–55; Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 105.

<sup>40</sup> Словоцов П.А. Историческое обозрение Сибири... СПб., 1886. Кн. 2. С. 36–37.

<sup>41</sup> Пестов И.С. Записки об Енисейской губернии... С. 178.

<sup>42</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 333, 528.

**Развитие речных коммуникаций в XIX в. Енисей как торгово-транспортная артерия.** Для обустройства транспортных коммуникаций Сибири в 1809 г. был учрежден 10-й округ путей сообщения, который отвечал за содержание сухопутных и водных путей. За пять лет существования округа его руководство изучило возможность развития широтного речного пути за счет соединения Енисея с Обью Кетским каналом и Оби с Иртышом Васюганским каналом. Но Министерство путей сообщения в 1814 г. отклонило оба представленных варианта, так как при невысокой интенсивности сезонных грузоперевозок строительство каналов требовало больших финансовых расходов<sup>43</sup>.

Енисейская Сибирь представляла собой особый мир протяженностью 3 500 верст с юга на север. Енисей нес свои воды через несколько разных природных зон, поэтому коренное население юга и севера Приенисейского региона почти не смешивалось друг с другом и с пришлым русским населением. В зонах степи и лесостепи кочевое население занималось скотоводством. В Канско-Ачинской лесостепной зоне и Минусинской котловине развивалось хлебопашество русских крестьян. Зона тайги, лесотундры и тундры, которую заселяло коренное малочисленное северное население, являлась местом охотничьего промысла. Полярная тундра и арктические пустыни были территориями северного оленеводства. В этих условиях, по справедливому замечанию С. Шашкова, неизбежным было развитие внутренней торговли как по Енисею, так и его притокам<sup>44</sup>.

Так как в бассейн Енисея входит более 20 тыс. малых, средних и больших рек, то они были не только транспортными коммуникациями, но и охотничьими маршрутами, местами вылова рыбы. Лодки являлись основным видом транспорта для населения, живущего на берегах Енисея и других рек его бассейна<sup>45</sup>. Енисейский врач М.Ф. Кривошапкин описал лодку-«ветку», которой пользовались остяки. Она вытесывалась из целого ствола дерева длиной около пяти сажен, была узкой, легкой, с высокими бортами и берестяной рубкой. На такой лодке умещалась вся семья, которая при необходимости могла переносить ее по суше<sup>46</sup>. Кроме «веток», у остяков были лодки из кедровых досок, которые они покупали у якутов. Для добычи рыбы острогой тунгусы использовали берестяные или долбленные из осины лодки, рассчитанные на одного человека, которыми управляли при помощи весла или шеста. Русские, как правило, пользовались тяжелыми лодками из досок, которые назывались набойницами<sup>47</sup>. А.Ф. Миддендорф, который по поручению Петербургской Академии наук в 1842 г. занимался обследованием Таймыра, в своих отчетах описал устройство, изготовление и использование разных видов лодок, используемых на севере Сибири.

Судя по материалам обследования Енисейской губернии в 1880-х гг., в селах, расположенных на реках, почти в каждом дворе были лодки, которые служили для переправы, доставки сена и ловли рыбы. Для доставки живой рыбы в Канск по Агулу и Кану использовали специальные лодки с герметичными отсеками, заполняемыми водой. По р. Мане живую рыбу в Красноярск доставляли на плотках с вырубленными в бревнах «бассейнами»<sup>48</sup>. Тяжелые грузовые лодки были необходимы жителям ангарских сел, которые были закреплены за зимовальными ямами осетра и стерляди, расположенными на р. Ангаре в границах Енисейской губернии. Зерновые культуры в Приангарье вызревали не каждый год, поэтому от вылова и продажи «красной» рыбы зависела возможность приобретения населением муки и других продуктов. Жители ангарских сел добирались на лодках до зимовальных ям по течению или против него от нескольких верст до трех сотен верст<sup>49</sup>.

Первый енисейский губернатор А.П. Степанов, в 1824 г. посетивший Туруханскую пушную ярмарку, получил возможность увидеть разные виды лодок, на которых прибыли купцы и

<sup>43</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 374.

<sup>44</sup> Шашков С. Очерки Сибири... С. 6, 9.

<sup>45</sup> Миддендорф А.Ф. Путешествие на север... С. 579–581.

<sup>46</sup> Кривошапкин М.Ф. Енисейский округ... Т. 2. С. 129.

<sup>47</sup> Третьяков П.И. Туруханский край, его природа и жители. СПб., 1871. С. 47.

<sup>48</sup> Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. Енисейская губерния. Иркутск, 1894. Т. IV, вып. 1–2. С. 317.

<sup>49</sup> Макаренко А.А. Промысел красной рыбы на Ангаре. СПб., 1902. С. 15–19.

северные охотники. Это были купеческие баркасы, груженные мукой дощаники, долбленые тополевые «ветки», берестяные джевуны – узкие лодки на каркасе, рассчитанные на перевозку примерно 20 чел. Купцы и крестьяне из Минусинска возили на север муку на плотах: 400 верст до Красноярска, еще 320 верст от Красноярска до Енисейска и 1 115 верст до Туруханска<sup>50</sup>. На Енисее при А.П. Степанове работали Абаканский перевоз возле с. Абаканское и перевоз с четырьмя большими баркасами в Красноярске<sup>51</sup>.

Важнейшим событием в истории Енисейского Севера, которое повлияло на жизнь и деятельность населения, стало начало добычи золота. В 1830-х гг. здесь появились прииски Северной системы, расположенные между Енисеем и Подкаменной Тунгуской на правой стороне р. Большой Пит, и прииски Южной системы, которые располагались между Енисеем и Ангарой. В конце 1840-х гг. в этом районе было зарегистрировано 99 приисков<sup>52</sup>. За 1834–1874 гг. на приисках обеих систем было добыто более 22 400 пудов золота. Развитие золотодобычи сопровождалось ростом численности приисковых рабочих. В 1841–1845 гг. на приисках работало ок. 60 тыс. чел., в 1846–1850 гг. – более 80 тыс., в 1856–1860 – более 108 тыс., затем количество рабочих стало снижаться<sup>53</sup>.

В связи с открытием новых приисков, появлением новых поселений вдали от крупных рек возникла необходимость изыскания новых водных путей для доставки на них оборудования и продовольствия. По данным на конец 1850-х гг., примерно 55 % населенных пунктов Енисейского округа было расположено по рр. Енисею и Ангаре, остальные – по Красноярскому и Ачинскому трактам, а также в районах золотых приисков<sup>54</sup>.

Иркутский купец И.П. Катывцев впервые использовал нетрадиционный путь доставки закупленного им в Иркутской губернии овса и ячменя по Нижней Тунгуске на прииски в североенисейской тайге. Он доставил груз гужевым транспортом к судоходной части реки, где перегрузил его на четыре несамоходных судна<sup>55</sup>. Но завоза продовольствия из Иркутской губернии недостаточно для обеспечения растущего количества приисковых рабочих. Поэтому лейтенанту Д.И. Скарятину в 1858 г. было поручено исследовать возможность доставки грузов на прииски Северной системы по Подкаменной Тунгуске. После проверки предложенного им маршрута по рр. Вильмо и Тее был сделан вывод о пригодности реки для судоходства после слияния рек Вильмо и Коконге<sup>56</sup>.

В том же году А.Д. Данилов, А.Г. Кобычев, П.Е. Фунтосов и другие енисейские купцы впервые из Минусинского и Красноярского округов на 131 барке доставили 882 600 пудов муки и овса, на 82 плотах – 60 тыс. пудов хлеба<sup>57</sup>. Но провоз грузов через енисейские пороги был очень опасным. Поэтому золотопромышленник И.П. Кытманов вынужден был в 1867 г. заключить договор на поставку продовольствия из Иркутской губернии по Подкаменной Тунгуске, Вильмо и Тее к устью р. Олончимо<sup>58</sup>.

Значительный рост перевозок по Енисею и Ангаре обусловил постановку вопроса об использовании пароходов, способных ходить против течения рек. И.В. Щеглов утверждал, что еще в 1822 г. был сделан запрос на открытие пароходства по Ангаре, но просителю было отказано из-за опасения, что корпус парохода не выдержит перегрузок при буксировке барж против течения<sup>59</sup>.

В 1839 г. купец Н.Ф. Мясников обратился за привилегией на организацию пароходных перевозок по Енисею. Но генерал-губернатор Западной Сибири просил министра финансов не давать ему разрешения, считая, что это будет иметь «зловредные последствия». Краснояр-

<sup>50</sup> Пестов И.С. Записки об Енисейской губернии... С. 174, 185–186.

<sup>51</sup> Там же. С. 41.

<sup>52</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 288.

<sup>53</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 509–510.

<sup>54</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 370.

<sup>55</sup> Титов В. Ангарские пороги. Сборник историко-статистических сведений о Сибири и сопредельных ей странах: в 2 т. СПб., 1875. Т. 1. С. 276.

<sup>56</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 375.

<sup>57</sup> Там же. С. 368.

<sup>58</sup> Там же. С. 441.

<sup>59</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 448.



ская дума заявила купцу, что доставка хлеба из Минусинска уже налажена судами и на плотках, а объемы груза в обратном направлении невелики и обеспечиваются карбасами<sup>60</sup>.

В 1858 г. было отказано в получении привилегии на организацию пароходства по р. Кети мещанину Гладышеву, по рекам Енисею, Оби и Иртышу – мещанину Мельникову. В 1859 г. последовало отклонение ходатайства енисейского купца М.К. Сидорова о привилегии на десять лет на пароходство по Енисею и трем Тунгускам, а в 1860 г. – его запроса на получение привилегии без предоставления ему ссуд и субсидий. Последний отказ был обусловлен просьбой енисейских купцов Баландиных, Грязновых, Калашниковых и Кытмановых к генерал-губернатору не выдавать привилегию М.К. Сидорову, так как они сами собирались создавать пароходство по Енисею без привилегии с полагающимися к ней льготами<sup>61</sup>. Вскоре они учредили «Енисейскую компанию судоходства и торговли» для плавания по Енисею, Оби и другим рекам. После этого генерал-губернатор Восточной Сибири просил министра финансов никому впредь не выдавать привилегий, требующих государственных расходов<sup>62</sup>.

Одной из причин неоднозначного отношения к М.К. Сидорову было то, что он представлял собой тип предприимчивого и авантюрного человека, который брался за любое прибыльное дело, не считаясь со сложившимися в купеческой среде традициями. Он занимался добычей золота в северной тайге, графита на Курейском месторождении, каменного угля на Нижней Тунгуске, проведением научных исследований. Генерал-губернатор Н.Н. Муравьев-Амурский просил министра финансов убрать М.К. Сидорова из Сибири как «человека беспокойного и вредящего развитию ее золотой промышленности»<sup>63</sup>.

По свидетельству И.В. Щеглова, в 1868 г. с ходатайством о выдаче ей разрешения на организацию пароходства на Ангаре в Министерство финансов обращалась группа предпринимателей из немецкого города Гамбурга<sup>64</sup>.

Необходимость использования пароходов на Енисейском Севере была обусловлена также тем, что Енисейский округ и Туруханский край зависели от завоза хлеба из Иркутской губернии и южной части Енисейской губернии. А Енисейск, расположенный в зоне рискованного земледелия, зависел от завоза хлеба с юга и рыбы с севера.

По данным Анциферовского волостного правления, с 1854 по 1859 г. мимо Енисейска вниз по течению Енисея из Минусинского и Красноярского округов проследовало 60 судов, 850 барок и 690 плотов с хлебом и другими грузами для приисков северной тайги и населения Туруханского края. Для приисков южной тайги по Ангаре в этот период ежегодно доставлялся примерно миллион пудов хлеба<sup>65</sup>.

В 1850-х гг. енисейские купцы-рыботорговцы на четырех-пяти лодках грузоподъемностью от 300 до 600 пудов и пяти-шести судах грузоподъемностью от 6 тыс. до 9 тыс. пудов ежегодно вывозили в Енисейск с промыслов на Бреховских островах примерно 5 300 пудов красной и 22 500 пудов белой рыбы<sup>66</sup>. Но вывоз бочек с рыбой на лодках против течения на расстояние в 200–300 верст занимал много времени, поэтому в Енисейске было в порядке вещей употреблять рыбу «с душком». Золотые прииски на первых порах активно закупали северную рыбу, но возникавшая временная утрата рабочими трудоспособности после ее употребления была недопустимой в короткий промысловый сезон<sup>67</sup>. Для сохранения и расширения сложившегося рынка сбыта рыбы енисейские купцы-рыботорговцы вынуждены были предпринимать меры по сокращению сроков доставки рыбы для сохранения качества продукции.

<sup>60</sup> Там же. С. 538, 549.

<sup>61</sup> Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883. Ч. 1. С. 65, 85.

<sup>62</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 392.

<sup>63</sup> Там же. С. 414.

<sup>64</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 644.

<sup>65</sup> Кривошапкин М.Ф. Енисейский округ... Т. 1. С. 356–359.

<sup>66</sup> Третьяков П.И. Туруханский край, его природа и жители... С. 50.

<sup>67</sup> Кривошапкин М.Ф. Енисейский округ... Т. 2. С. 156.

В начале июня 1863 г. «Енисейская компания пароходства и торговли» начала эксплуатацию парохода «Енисей», первый рейс которого показал правильность принятого решения<sup>68</sup>. В том же году купцы Ефимов и Сизов отправили в низовья Енисея построенный ими пароход «Опыт». Пароходы «Енисей» и «Опыт» каждый год делали один-два рейса в низовья Енисея. В 1870 г. рыботорговец А. Павлов построил третий в Енисейске пароход «Александр», на котором за первый рейс с низовьев Енисея вывез 260 бочек соленой рыбы<sup>69</sup>. В 1884 г. енисейский рыбопромышленник М.И. Буданцев построил 15-сильный пароход «Анна»<sup>70</sup>. В 1886 г. на туруханском направлении работало уже 5 пароходов и 30 лодок, которые ходили за 2 тыс. верст до Бреховских островов<sup>71</sup>. Это объяснялось стремлением обеспечить доходность торговли за счет продвижения рыбного промысла в места, где население традиционно занималось охотой.

Наряду с использованием пароходов на Енисее в 1870–1880-х гг. предприниматели начали вводить в эксплуатацию пароходы и на других реках. В 1875 г. А.К. Сотников пустил пароход по Нижней Тунгуске, а енисейский купец И.Д. Черемных с 1888 г. на пароходе «Сибирячка» начал доставлять продовольствие на прииски северной тайги по рр. Тее, Вильмо и Подкаменной Тунгуске до устья р. Епашимо<sup>72</sup>. Пароходство на Енисее и других реках его бассейна способствовало не только увеличению вылова и вывоза северной рыбы, но и складыванию здесь со временем рыбной промышленности Енисейской губернии, позволило наладить обеспечение приисков продовольствием, фуражом, инструментами и оборудованием для добычи золота.

**Обь-Енисейский канал.** Но развитие пароходного движения как в Енисейской губернии, так и Сибири в целом, по мнению чиновников Министерства путей сообщения и части сибирских предпринимателей, сдерживалось из-за отсутствия канала, соединявшего Обь с Енисеем. Рост интенсивности перевозок по Ангаре заставил Главное управление путей сообщения в начале 1840-х гг. вернуться к обсуждению возможности строительства канала между Енисеем и Обью. В 1843 г. сенатор И.Н. Толстой, направленный для ревизии Восточной Сибири, поддержал необходимость его строительства<sup>73</sup>.

На государственный запрос стали реагировать предприниматели, которые видели в строительстве канала доходное мероприятие на длительную перспективу. В начале 1860-х гг. коллежский регистратор Ю.И. Адамовский неоднократно обращался в Министерство финансов с предложением устройства канала или железной дороги между Кетью и Енисеем, но его проекты были отклонены из-за отсутствия у Адамовского финансовых возможностей для их реализации<sup>74</sup>.

В начале 1870-х гг. Министерство финансов рассматривало также возможность прокладки канала протяженностью 11 км для соединения Енисея с Чулымом, но проведенные изыскания показали, что при большом перепаде высот создание гидротехнических сооружений было бы крайне дорого<sup>75</sup>. Тогда работу по выбору места для прокладки канала из Енисея в Обь взял в свои руки енисейский купец П.Е. Фунтосов, который на собственные средства организовал в 1872 г. экспедицию для выяснения возможности водного пути по рекам Кети, Озерной, Ломоватой, Язевой, Малому и Большому Касу.

Участники экспедиции пришли к выводу, что после проведения дноуглубительных работ и строительства небольшого канала можно организовать судоходство между двумя великими реками<sup>76</sup>. Правильность этого вывода подтвердила снаряженная в 1875 г. Министерством путей сообщения рекогносцировочная партия по выяснению возможности

<sup>68</sup> Заметка о пароходстве в Енисейской губернии // Памятная книжка Енисейской губернии на 1863 г. С. 162–163.

<sup>69</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 469, 572.

<sup>70</sup> Там же. С. 594.

<sup>71</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 602, 611.

<sup>72</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 628.

<sup>73</sup> Там же. С. 268.

<sup>74</sup> Там же. С. 345.

<sup>75</sup> Там же. С. 478.

<sup>76</sup> Там же. С. 495.

организации сплошного водного пути от Урала до Кяхты на китайской границе во главе с лейтенантом А.К. Сиденснером<sup>77</sup>.

В том же году купцы П.Е. Фунтосов и А.М. Сибиряков вложили 12 тыс. руб. в работу экспедиции инженера барона Б.А. Аминова по определению характера и объемов работ по обустройству соединительного пути от Оби до Енисея. По расчетам, сделанным экспедицией, для пропуска судов длиной 22 сажени, шириной 3,5 сажени и осадкой 7 четвертей нужно было прорыть канал 7,4 версты, построить 29 шлюзов и 28 плотин<sup>78</sup>. Предварительные расходы на это строительство были определены в 6,8 млн руб.<sup>79</sup> 12 июня 1882 г. император Александр III принял решение о начале строительства Обь-Енисейского соединительного канала и обустройства судоходства на ангарских порогах. Срок строительства был установлен в семь лет, руководителем работ назначен Б.А. Аминов, центром управления строительными работами определен Енисейск<sup>80</sup>.

Уже после начала строительства Обь-Енисейского канала енисейский купец В.М. Харченко доказывал, что более целесообразным было бы соединение Енисейска конно-железной дорогой с пристанью на Чулыме возле с. Мелецкого. Эта альтернативная дорога обошлась бы дешевле, чем канал, могла бы работать на протяжении всего года и дала бы возможность вести торговые операции на Московском тракте<sup>81</sup>. Енисейская городская дума поддержала проект В.М. Харченко, и купец А.С. Баландин ездил в столицу с предложением строительства по этому маршруту паровой железной дороги<sup>82</sup>.

Интерес купцов к строительству Обь-Енисейского канала или сухопутной дороги до Чулыма зависел от особенностей их бизнеса. Например, после принятия в 1882 г. решения о строительстве канала учредители пароходной компании по Ангаре А.М. Сибиряков и И.И. Игнатов ходатайствовали о предоставлении им на 15 лет права на перевозки грузов по Ангаре и Енисею от Иркутска до Минусинска. Не получив поддержки, в 1883 г. они просили на 10 лет права на перевозку между Братским острогом и устьем Ангары.

Во время поездки в 1886 г. в Министерство путей сообщения А.М. Сибиряков добился получения привилегии на пять лет на создание пароходства по Ангаре при условии установки на порогах буксиров и туеров, бесплатного провоза почты и снижения на 15 % платы за провоз 200 тыс. пудов казенных грузов<sup>83</sup>. Компания разместила на ангарских порогах буксировочные цепи. В июне 1888 г. пароход «Святитель Николай»<sup>84</sup> при помощи туера «Святитель Иннокентий» прошел Стрелковский порог и Мурожскую шиверу<sup>85</sup>. После того как в 1891 г. Обь-Енисейский канал был сдан в эксплуатацию, государство после истечения срока привилегии в 1892 г. выкупило у компании буксирное пароходство с туерами «Святитель Иннокентий» и «Илим» для обеспечения судоходства по речной системе через канал между Обью и Енисеем<sup>86</sup>.

<sup>77</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 684–685.

<sup>78</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 541.

<sup>79</sup> Там же. С. 542.

<sup>80</sup> Обзор Енисейской губернии за 1882 год. Красноярск, 1883. С. 27–28.

<sup>81</sup> Проект В.М. Харченко о конно-железной дороге между Енисейском и пристанью на р. Чулым // Известия Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. Иркутск, 1882. Т. 3, № 1–2. С. 126.

<sup>82</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 584.

<sup>83</sup> Там же. С. 585, 602.

<sup>84</sup> Пароход «Святитель Николай» мощностью 140 л.с. Его корпус по частям был в 1886 г. изготовлен в Тюмени и собран в Красноярске. Владелец судна А.М. Сибиряков, установив на нем туерную лебедку, первоначально использовал его для прохода при помощи цепей через пороги на Ангаре. В дальнейшем «Святитель Николай» эксплуатировался на линии Красноярск–Минусинск. На нем в 1891 г. побывал цесаревич Николай. Весной 1897 г. на пароходе был доставлен в Минусинск ссыльный В.И. Ульянов (Ленин). В 1970 г. пароход был восстановлен как исторический памятник. Сейчас он пришвартован у набережной Енисея в Красноярске на вечную стоянку и имеет статус парохода-музея.

<sup>85</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 628.

<sup>86</sup> Ангара // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. СПб., 1890. Т. 1: А. С. 721.



Пароход «Святитель Николай» (фото С.Т. Гайдина)

Однако енисейское купечество, по утверждению современного исследователя И.А. Агеева, быстро утратило интерес к Обь-Енисейскому каналу в связи с коротким периодом навигации, удаленностью потребителей в южной части Сибири, возможностью проведения только малотоннажных судов и высокими затратами на перевозки<sup>87</sup>. Оно стало ориентироваться на строительство широтной Сибирской железной дороги, которое началось в 1891 г.

**Судоходство на Енисее на рубеже XIX–XX вв.** Развитие судоходства на Енисее создавало предпосылки и для участия сибирских предпринимателей в морской торговле с европейской частью России и зарубежными государствами Европы. Впрочем, морские перевозки с европейскими странами по Карскому морю, в которых участвовало до 100 пароходов, фактически прекратились после отмены государством в 1898 г. таможенных льгот для иностранных предпринимателей<sup>88</sup>. Не исключено, что правительство рассчитывало на переформатирование морской торговли на более выгодных для России условиях.

Надо сказать, что для предпринимателей Енисейской губернии выход в Ледовитый океан оказался даже более доступным действием, чем организация сквозного плавания по Енисею, препятствие для которого представляли Казачинский порог в 190 верстах на север от Красноярска и Осиновский порог в 400 верстах на север от Енисейска<sup>89</sup>. Только в мае 1892 г. пароход Н.Г. Гадалова «Москва» с мощным двигателем впервые, при помощи тросов и ворот, был проведен через Казачинский порог<sup>90</sup>. «Разблокирование» порога дало возможность увеличить вывоз северной рыбы в Красноярск и обеспечить завоз тяжелого оборудования на северные золотые прииски.

Установка в 1903 г. на Казачинском пороге парового туера упростила сквозное пароходное сообщение по Енисею. Благодаря развитию морского и речного судоходства в 1905 г. удалось морским путем провести в Енисей шесть построенных за границей пароходов. Это позволило в 1906 г. открыть казенное пароходство на Енисее и распространить использование пароходов, ранее обслуживавших рыбную промышленность и золотые прииски, на доступные населению грузопассажирские перевозки с регулярным сообщением по расписанию на участке 800 верст от Минусинска до Енисейска. Государственный учет показал, что в 1906 г. на Енисее использовалось уже 60 пароходов<sup>91</sup>.

<sup>87</sup> Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Томского университета. Сер.: История. 2010. № 1 (9). С. 22–26.

<sup>88</sup> Азиатская Россия... Т. 2. С. 480, 486, 577, 581, 583, 604.

<sup>89</sup> Пестов И.С. Записки об Енисейской губернии... С. 174, 185–186.

<sup>90</sup> Архивы Красноярского края [Электронный ресурс]. URL: [https://vk.com/wall-129088939\\_8974](https://vk.com/wall-129088939_8974) (дата обращения: 26.01.2022).

<sup>91</sup> Азиатская Россия... Т. 2. С. 480, 486, 577, 581, 583, 604.



Для разработки единой транспортной политики в Сибирском регионе в декабре 1906 г. в Иркутске было созвано Общее совещание о путях сообщения в Сибири, в работе которого приняли участие сотрудники Министерства путей сообщения, предприниматели, представители городских управ и крестьянских обществ. Они выступили за развитие пароходного сообщения на Енисее для развития морской торговли, колонизации Усинского пограничного округа, втягивания монгольских рынков в торговые отношения через Сибирскую железную дорогу и Северный морской путь<sup>92</sup>. Междуведомственная комиссия Министерства путей сообщения, созданная в 1909 г. для составления плана работ по улучшению и развитию водных путей сообщения, обсуждала возможность прокладки широтной водной дороги от Камы до Тихого океана протяженностью 10 222 версты<sup>93</sup>.

Материалы справочника «Азиатская Сибирь», изданного в 1914 г., дают представление о результатах работы по развитию речных перевозок в Енисейской губернии. В частности, в 1909 г. по Енисею было перевезено 10,8 млн грузов и 56 434 пассажира. Немногочисленные пароходы на Ангаре в основном обслуживали местные перевозки в связи с низкой пропускной способностью Обь-Енисейского канала<sup>94</sup>.

**Выводы.** Таким образом, анализ истории освоения рек Енисейского бассейна на протяжении более чем трехсотлетнего периода после начала русского движения на восток от р. Оби показал, что водные артерии, игравшие в жизни коренного и русского населения исключительно важную роль, использовались в качестве транспортных коммуникаций, мест охотничьего и рыболовного промысла, для обслуживания государственных потребностей, проведения торговых операций сибирского, российского и международного характера. Перевозки по Енисею обслуживали доставку хлеба с юга на север и рыбы с севера на юг. Большое влияние на развитие судоходства оказала развернувшаяся в 1830–1840-х гг. добыча золота на Енисейском Севере, что потребовало изыскания новых водных путей для доставки на золотые прииски оборудования и продовольствия. Для улучшения судоходства государство использовало механизм частно-государственного партнерства. Это отразилось и на проектировании и сооружении Обь-Енисейского канала, который, впрочем, не оправдал ожиданий ни властей, ни купечества. Рост перевозок по Енисею и Ангаре обусловил потребность в использовании пароходов, способных перемещать грузы против течения. Использование пароходов позволило ввести в транспортный оборот новые водные маршруты, увеличить речные и морские перевозки грузов. Развитие пароходства создавало предпосылки, в том числе, и для налаживания торговых операций российских и зарубежных предпринимателей по Северному морскому пути. В начале XX в. пароходы стали использоваться не только для нужд рыбной, золотодобывающей промышленности и морских перевозок, но и для доступных населению регулярных грузопассажирских рейсов. Развитие частного и казенного пароходства на сибирских реках потребовало разработки единой транспортной политики в Сибирском регионе и поставило вопрос о проведении по южной части Сибири водной дороги от Камы до Тихого океана. Накопленный в рассматриваемый нами период опыт освоения рек бассейна Енисея при использовании современных судов с малой осадкой может быть полезным и в наши дни в регионе с низкой плотностью населения, неразвитостью сети сухопутных дорог и высокой стоимостью авиаперевозок.

### Литература

Агеев И.А. История Обь-Енисейского соединительного водного пути: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2012. 25 с.

Агеев И.А. Обь-Енисейский водный путь: экономические и стратегические перспективы строительства // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири в XIX–XXI вв.: сб. науч. тр. Томск, 2008. С. 201–204.

<sup>92</sup> Сафронов В.А. Развитие системы речного транспорта Восточной Сибири в годы столыпинской аграрной реформы (1906–1917) // Известия Алтайского университета. 2010. № 4–2 (68). С. 190–197.

<sup>93</sup> Азиатская Россия... Т. 2. С. 479.

<sup>94</sup> Там же. С. 480, 486, 577, 581, 583, 604.

Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Томского университета. Сер.: История. 2010. № 1 (9). С. 22–26.

Азиатская Россия / под общим руководством Г.В. Глинки; издание Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия. СПб.: Т-во А.Ф. Маркс, 1914. Т. 1: Люди и порядки за Уралом. 719 с.

Азиатская Россия / под общим руководством Г.В. Глинки; издание Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия. СПб.: Т-во А.Ф. Маркс, 1914. Т. 2: Земля и хозяйство. 640 с.

Андреевич В.К. История Сибири: в 2 ч. СПб.: Типография и литография В.В. Комарова, 1889. Ч. I. Период от древнейших времен до установления главенства города Тобольска и основания Иркутского острога. 220 с.

Андреевич В.К. История Сибири: в 2 ч. СПб.: Типография и литография В.В. Комарова, 1889. Ч. II. Период с 1660 года до воцарения Императрицы Елисаветы Петровны. 487 с.

Большаков В.Н. О судоходстве Восточной Сибири в конце XVIII –XIX вв. // Проблемы генезиса и развития капиталистических отношений в Сибири. Барнаул, 1990. С. 3–16.

Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX века / отв. ред. Л.М. Горюшкин; АН СССР, Сиб. отд-ние, Объед. ин-т истории, филологии и философии. Новосибирск: Наука: Сиб. отд-ние, 1991. 215 с.

Буцинский П.Н. Сочинения: в 2 т. Харьков: [б.и.], 1893. Т. 2. Мангазея, Сургут, Нарым и Кетск. 328 с.

Буцинский П.Н. Сочинения: в 2 т. / под ред. С.Г. Пархимовича; сост. Ю.Л. Мандрика. Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 1999. Т. 2. Мангазея. Сургут, Нарым и Кетск. 328 с.

Востротин С.В. Северный морской путь // Азиатская Россия. СПб., 1914. Т. 2. Земля и хозяйство. С. 566–615.

Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии (1863–1917 годы) // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 3. С. 14–23.

Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История развития рыбного промысла в низовьях Енисея в досоветский период (1822–1917 гг.) // Вестник Красноярского государственного аграрного университета. 2012. № 4. С. 242–249.

Гончаров А.Е. О начале русско-английской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского педагогического института им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350.

Гончаров А.Е. О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // Известия Томского политехнического университета. 2014. Т. 324, № 6. С. 74–88.

Гончаров А.Е., Карелин Н.М. Организация пароходного сообщения на Енисее: история одного дневника // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. 2018. № 2. С. 15–26.

Дикун А.С. Организация судоходства по реке Ангаре как одна из сфер предпринимательской деятельности А.М. Сибирякова // Вестник Бурятского государственного университета. 2012. № 7. С. 149–154.

Заметка о пароходстве в Енисейской губернии // Памятная книжка Енисейской губернии на 1863 год. СПб., 1863. С. 162–163.

Кискидосова Т.А. Транспортная инфраструктура Енисейской губернии и ее влияние на развитие торговли конца XIX – начала XX в. // Исторические исследования в Сибири: проблемы и перспективы: сб. мат-лов регион. молодежной науч. конф. Новосибирск, 2007. С. 113–120.

Комлева Е.В. Вклад сибирских купцов в изучение территории Северной Евразии (вторая половина XVIII – XIX в.) // Развитие территорий. 2017. № 4 (10). С. 6–11.

*Кохригин М.* Некоторые статистические сведения о Енисейской губернии // Северный архив. СПб., 1828. № I. С. 88–116.

*Кривошапкин М.Ф.* Енисейский округ и его жизнь. СПб.: Тип. В. Безобразова, 1865. Т. 1–2. 631 с.

*Кытманов А.И.* Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии, 1594–1893 год / вступ. ст. Л.П. Бердникова. Красноярск: СФУ, 2016. 850 с.

*Ламин В.А., Ноздрин Г.А.* Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // Личность в истории Сибири XVIII–XX веков: сб. биографических очерков. Новосибирск, 2007. С. 113–123.

*Лид Й.* Сибирская Арктика. Исследование и развитие Карского морского пути. История «Сибирской компании» / пер. А.С. Хромых; вводная статья и коммент. Г.Ф. Быконя, А.С. Хромых. Красноярск: РАСТР, 2019. 320 с.

*Макаренко А.А.* Промысел красной рыбы на р. Ангаре. СПб.: Тип. «Т-ва художественной печ.», 1902. 56 с.

Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. Енисейская губерния. Иркутск: тип. К.И. Витковской, 1894. Т. IV, вып. 1–2. 190 с.

*Миддендорф А.Ф.* Путешествие на север и восток Сибири: в 2 ч. СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1860. Ч. I. Север и восток Сибири в естественно-историческом отношении. Отд. I. География и гидрология. 188 с.

*Миддендорф А.Ф.* Путешествие на север и восток Сибири: в 2 ч. СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1878. Ч. II. Север и восток Сибири в естественно-историческом отношении. Отд. VI. Коренные жители Сибири (окончание всего сочинения). 833 с.

Обзор Енисейской губернии за 1882 год. Красноярск: Типография Губернского правления, 1883. С. 27–28.

*Пестов И.С.* Записки об Енисейской губернии Восточной Сибири. М.: Унив. тип., 1833. 298 с.

*Погребняк А.И., Зуев А.С., Комлева Е.В., Разумов О.Н.* Кытмановы // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2 т. Новосибирск, 2012. Т. 1. С. 412.

*Погребняк А.И., Комлева Е.В.* Баландины // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2 т. Новосибирск, 2012. Т. 1. С. 46.

Проект В.М. Харченко о конно-железной дороге между Енисейском и пристанью на р. Чулым // Известия Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. Иркутск, 1882. Т. 3, № 1–2. С. 126.

Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах: сб. документов о великих русских географических открытиях на Северо-Востоке Азии в XVII веке / сост. М.И. Белов. Л.; М.: Изд-во Главсевморпути, 1952. 386 с.

*Сафронов В.А.* Развитие системы речного транспорта Восточной Сибири в годы столыпинской аграрной реформы (1906–1917) // Известия Алтайского университета. 2010. № 4–2 (68). С. 190–197.

*Словцов П.А.* Историческое обозрение Сибири. М.: Тип. А. Семена при Императорской Медико-хирургической Академии, 1838. Кн. 1. С 1585 до 1742 года. 589 с.

*Словцов П.А.* Историческое обозрение Сибири. СПб.: Тип. И.Н. Скороходова, 1886. Кн. 2. С 1742 по 1823 г. 369 с.

*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. 1. 320 с.

*Титов В.* Ангарские пороги. Сборник историко-статистических сведений о Сибири и сопредельных ей странах: в 2 т. СПб.: Русская скоропечатня (П.С. Нахимова), 1875. Т. 1. 276 с.

*Третьяков П.И.* Туруханский край, его природа и жители. СПб.: Типография В. Безобразова и комп., 1871. 316 с.

Шашков С.С. Очерки Сибири в историческом и экономическом отношении // Библиотека для чтения. СПб., 1862. Т. 173, № 10. С. 1–38; Т. 174, № 12. С. 54–77.

Щеглов И.В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. Иркутск: [б.и.], 1883. 779 с.

Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. СПб.: Семеновская Типо-литография (Ефрона), 1890. Т. 1: А. 494 с.

### References

(1890). *Entsiklopedicheskiy slovar Brokgauza i Efrona* [Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary]. St. Petersburg, Semenovskaya Tipo-Litografiya (Efrona). Vol. 1. 494 p.

(1883). *Obzor Eniseyskoy gubernii za 1882 god* [Review of the Yenisei Province in 1882]. Krasnoyarsk, Tipografiya Gubernskogo pravleniya, pp. 27–28.

Ageev, I.A. (2012). *Istoriya Ob-Eniseyskogo soedinitelnogo vodnogo puti* [History of the Ob-Yenisei Connective Waterway], Cand. hist. sci. diss. abstract. Tomsk. 25 p.

Ageev, I.A. (2008). Ob'-Eniseyskiy vodnyy put: ekonomicheskie i strategicheskie perspektivy stroitel'stva [Ob-Yenisei Canal: Economic and Strategic Prospects of Construction]. In *Khozyaystvennoe i kulturnoe razvitie Urala i Sibiri v devyatnadsatom–dvadtsat pervom vekakh*. Tomsk, pp. 201–204.

Ageev, I.A. (2010). Ob'-Eniseyskiy kanal v transportnoy sisteme Sibiri (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.) [The Ob-Yenisei Canal in the Transport System of Siberia (the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century)]. In *Vestnik Tomskogo universiteta. Ser.: Istoriya*. No. 1 (9), pp. 22–26.

Andrievich, V.K. (1889). *Istoriya Sibiri. Chast' I. Period ot drevneyshikh vremen do ustanovleniya glavenstva goroda Tobol'ska i osnovaniya Irkutskogo ostroga* [The History of Siberia. Part I. The Period from Ancient Times to the Establishment of the Primacy of the City of Tobolsk and the Foundation of the Irkutsk Settlement]. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya V.V. Komarova. 220 p.

Andrievich, V.K. (1889). *Istoriya Sibiri. Chast' II. Period s 1660 goda do votsareniya Imperatritsy Elisavety Petrovny* [The History of Siberia. Part II. The Period from 1660 to the Accession of Empress Elisaveta Petrovna]. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya V.V. Komarova. 487 p.

Belov, M.I. (Ed.). (1952). *Russkie morekhody v Ledovitom i Tikhom okeanakh: sbornik dokumentov o velikikh russkikh geograficheskikh otkrytiyakh na Severo-Vostoke Azii v XVII veke* [Russian Sailors in the Arctic and Pacific Oceans: Collection of Documents on the Great Russian Geographical Discoveries in Northeast Asia in the 17<sup>th</sup> Century]. Leningrad, Moscow, Izd-vo Glavsevmorputi. 386 p.

Bol'shakov, V.N. (1990). O sudokhodstve Vostochnoy Sibiri v kontse vosemnadsatogo – devyatnadsatogo vekakh [On Ship Navigation in Eastern Siberia from the End of the 18<sup>th</sup> to the 19<sup>th</sup> Century]. In *Problemy genezisa i razvitiya kapitalisticheskikh otnosheniy v Sibiri*. Barnaul, pp. 3–16.

Bolshakov, V.N. (1991). *Ocherki istorii vodnogo transporta Sibiri XIX veka*. Novosibirsk, Nauka, Sib. otd-nie. 215 p.

Butsinskiy, P.N. (1999). *Sochineniya v dvukh tomakh. T. 2: Mangazeya, Surgut, Narym i Ketsk* [Works in Two Volumes. Vol. 2. Mangazeya, Surgut, Narym and Ketsk]. Tyumen', izdatel'stvo Yu. Mandriki. 328 p.

Dikun, A.S. (2012). Organizatsiya sudokhodstva po reke Angare kak odna iz sfer predprinimatelskoy deyatel'nosti A.M. Sibiryakova [Organisation of Ship Navigation on the Angara River as One of the Areas of Entrepreneurial Activity of A.M. Sibiryakov]. In *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta*. Vol. 7, pp. 149–154.

(1890). *Entsiklopedicheskiy slovar' Brokgauza i Efrona* [Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary]. Saint Petersburg, Semenovskaya Tipo-Litografiya (Efrona). Vol. 1. 494 p.



Gaydin, S.T., Burmakina, G.A. (2012). Istoriya razvitiya rybnogo promysla v nizov'yakh Eniseya v dosovetskiy period (1822–1917 gg.) [History of Fishery Development in the Yenisei River Lower Reaches During the Pre-Soviet Period (1822–1917)]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*. No. 4, pp. 242–249.

Gaydin, S.T., Burmakina, G.A. (2016). Vliyanie parokhodstva na razvitie rybolovnogo i okhotnich'ego promyslov v Eniseyskoy gubernii (1863–1917 gody) [The Influence of Shipping on the Development of Fishing and Hunting in the Yenisei Province (1863–1917)]. In *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*. No. 3, pp. 14–23.

Glinka, G.V. (Ed.). (1914). *Aziatskaya Rossiya. T. 1: Lyudi i poryadki za Uralom* [Asian Russia. Vol. 1: People and Orders Beyond the Urals]. St. Petersburg, T-vo A.F. Marks. 719 p.

Glinka, G.V. (Ed.). (1914). (1914). *Aziatskaya Rossiya. T. 2: Zemlya i khozyaystvo* [Asian Russia. Vol. 2: Land and Agriculture]. St. Petersburg, T-vo A.F. Marks. 640 p.

Goncharov, A.E. (2012). O nachale russko-angliyskoy torgovli po Severnomu morskomu puti vo vtoroy polovine devyatnadsatogo veka [On the Beginning of Trade Between Russia and Britain Through the Northern Sea Route in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Krasnoyarskogo pedagogicheskogo instituta imeni V.P. Astafieva*. No. 2, pp. 344–350.

Goncharov, A.E. (2014). O shvedskoy ekspeditsii na Yenisey v tysyacha vosemsot semdesyat shestom godu [On the Swedish Expedition to the Yenisey in 1876]. In *Izvestiya Tomskogo politeknicheskogo universiteta*. No. 6 (324), pp. 74–88.

Goncharov, A.E., Karelin, N.M. (2018). Organizatsiya parokhodnogo soobshcheniya na Yenisee: istoriya odnogo dnevnika [Organisation of Steamship Navigation on the Yenisey: The History of a Diary]. In *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta*. Vol. 2, pp. 15–26.

Kiskidosova, T.A. (2007). Transportnaya infrastruktura Yeniseyskoy gubernii i eyo vliyanie na razvitie torgovli kontsa devyatnadsatogo – nachala dvadtsatogo veka [Transport Infrastructure of the Yeniseysk Governorate and Its Influence on the Development of Trade at the End of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. In *Istoricheskie issledovaniya v Sibiri: problemy i perspektivy*. Novosibirsk, pp. 113–120.

Kokhrigin, M. (1828). Nekotorye statisticheskiye svedeniya o Yeniseyskoy gubernii [Some Statistical Information on the Yeniseysk Province]. In *Severnyy arkhiv*. Saint Petersburg. Vol. 1, pp. 88–116.

Komleva, E.V. (2017). Vklad sibirskikh kuptsov v izuchenie territorii Severnoy Evrazii (vtoraya polovina vosemnadsatogo – devyatnadsatogo veka) [Contribution of Siberian Merchants to the Study of the Northern Eurasia Region (During the Second Half of the 18<sup>th</sup> and the 19<sup>th</sup> Century)]. In *Razvitie territoriy*. Vol. 4 (10), pp. 6–11.

Krivoshapkin, M.F. (1865). Yeniseyskiy okrug i ego zhizn [Yeniseysk District and Its Life]. St. Petersburg, Tipografiya V. Bezobrazova. Vol. 1–2. 631 p.

Kytmanov, A.I. (2016). *Kratkaya letopis' Eniseyskogo uezda i Turukhanskogo kraja Eniseyskoy gubernii, 1594–1893 god* [Brief Chronicle of the Yeniseysk Uyezd and Turukhansk Region of the Yeniseysk Province, 1594–1893]. Krasnoyarsk, SFU. 850 p.

Lamin, V.A., Nozdrin, G.A. (2007). Sibirskiy kupets Mikhail Konstantinovich Sidorov [Siberian Merchant Mikhail Konstantinovich Sidorov]. In *Lichnost' v istorii Sibiri XVIII–XX vekov*. Novosibirsk, pp. 113–123.

Lid, Yonas (2019). *Issledovanie i razvitie Karskogo morskogo puti. Istoriya Sibirskoy kompanii* [Exploration and Development of the Kara Sea Route. The History of the Siberian Company]. Krasnoyarsk, RASTR. 314 p.

(1894). *Materialy po issledovaniyu zemlepolzovaniya i khozyaystvennogo byta selskogo naseleeniya Irkutskoy i Yeniseyskoy guberniy* [Materials on the Study of Land Use and Economic Life of the Village Population of the Irkutsk and Yeniseysk Governorates]. Irkutsk, Tip. K.I. Vitlovskoy. Vol. IV, iss. 1–2. 190 p.

Middendorf, A.F. (1860). *Puteshestvie na sever i vostok Sibiri. Chast' I. Sever i vostok Sibiri v estestvenno-istoricheskom otnoshenii. Otdel I. Geografiya i gidrologiya* [Journey to the North and East of Siberia. Part I. The North and East of Siberia in Natural-Historical Aspect. Section I. Geography and Hydrology]. St. Petersburg, Tipografiya Imperatorskoy Akademii nauk. 188 p.

Middendorf, A.F. (1878). *Puteshestvie na sever i vostok Sibiri. Chast' 2. Sever i vostok Sibiri v estestvenno-istoricheskom otnoshenii. Otdel 1. Korennyye zhiteli Sibiri* [Journey to the North and East of Siberia. Part 2. The North and East of Siberia in Its Natural and Historical Aspect. Section 1. Indigenous People of Siberia]. St. Petersburg, Tipografiya Imperatorskoy Akademii nauk. 833 p.

Pestov, I.S. (1833). *Zapiski ob Yeniseyskoy gubernii Vostochnoy Sibiri* [Notes on the Yeniseysk Governorate in Northern Siberia]. Moscow, Universitetskaya tipografiya. 298 p.

Pogrebnyak, A.I., Komleva, E.V. (2012). Balandiny [The Balandins]. In *Entsiklopedicheskiy slovar' po istorii kupechestva i kommertsii Sibiri*. Vol. 1, p. 46.

Pogrebnyak, A.I., Zuyev, A.S., Komleva, E.V., Razumov, O.N. Kytmanovy [The Kytmanovs]. In *Entsiklopedicheskiy slovar' po istorii kupechestva i kommertsii Sibiri*. Vol. 1, p. 412.

(1882). Proekt V.M. Harchenko o konno-zheleznoy doroge mezhdru Eniseyskom i pristan'yu na r. Chulym [V.M. Kharchenko's Project on the Horse-Drawn Railway Between Yeniseisk and the Pier on the Chulym River]. In *Izvestiya Vostochno-Sibirskogo otdela Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva*. Vol. 3, no. 1–2, pp. 126.

Safronov, V.A. (2010). Razvitie sistemy rechnogo transporta Vostochnoy Sibiri v gody stolypinskoy agrarnoy reformy (1906–1917) [Development of the River Transport System in Eastern Siberia during the Stolypin Agrarian Reform (1906–1917)]. In *Izvestiya Altayskogo universiteta*. No. 4–2 (68), pp. 190–197.

Shashkov, S. (1862). Ocherki Sibiri v istoricheskom i ekonomicheskom otnoshenii [Outline of Siberia in Its Historical and Economic Aspects]. In *Biblioteka dlya chteniya*. St. Petersburg. Vol. 173, no. 10, pp. 1–38; vol. 174, no. 12, pp. 54–77.

Shcheglov, I.V. (1883). *Khronologicheskiy perechen vazhneyshikh dannykh iz istorii Sibiri: 1032–1882 gody* [Chronological List of the Most Important Information on the History of Siberia: 1032–1882]. Irkutsk. 778 p.

Slovtsov, P.A. (1838). *Istoricheskoe obozrenie Sibiri. Kniga 1. S 1585 do 1742 goda* [Historical Overview of Siberia. Book 1. From 1585 to 1742]. Moscow, Tipografiya A. Semena pri Imperatorskoy Mediko-khirurgicheskoy Akademii. 589 p.

Slovtsov, P.A. (1886). *Istoricheskoe obozrenie Sibiri. Kniga 2. S 1742 po 1823 g.* [Historical Review of Siberia. Book 2. From 1742 to 1823]. St. Petersburg, Tipografiya I.N. Skorohodova. 369 p.

Studitskiy, F.D. (1883). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva. Chast' 1* [History of Establishing the Sea Route from Europe to Siberian Rivers and Up to the Bering Strait. Part 1]. St. Petersburg, Tip. D.I. Shemetkina. 320 p.

Titov, V. (1875). *Angarskie porogi. Sbornik istoriko-statisticheskikh svedeniy o Sibiri i sopredelnykh ey stranakh* [Angara Rapids. Collection of Historical and Statistical Information on Siberia and Its Bordering Countries]. St. Petersburg, Russkaya skoropechatnaya (P.S. Nakhimova). Vol. 1. 276 p.

Tretyakov, P.I. (1871). Turukhanskiy kray [The Turukhansk Region]. In *Zapiski Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva po obshchey geografii. Turukhansky kray*. St. Petersburg, Tipografiya V. Bezobrazova i K<sup>o</sup>. 316 p.

Vostrotin, S.V. (1914). Severnyy morskoy put' [Northern Sea Route]. In *Aziatskaya Rossiya*. St. Petersburg. Vol. 2, pp. 566–615.

(1863). Zametka o parokhodstve v Eniseyskoy gubernii [Note about Shipping in the Yenisei Province]. In *Pamyatnaya knizhka Yeniseyskoy gubernii na 1863 god*. Saint Petersburg, Tipografiya Ogrizko, pp. 162–163.