

ГОНЧАРОВ Александр Евгеньевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры технического иностранного языка Сибирского государственного университета науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева (г. Красноярск). Автор 30 научных публикаций, в т. ч. двух монографий*

КАРЕЛИН Николай Михайлович, старший преподаватель кафедры психологии и педагогики Сибирского государственного университета науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева (г. Красноярск). Автор 7 научных публикаций**

ОРГАНИЗАЦИЯ ПАРОХОДНОГО СООБЩЕНИЯ НА ЕНИСЕЕ В XIX веке: ИСТОРИЯ ОДНОГО ДНЕВНИКА¹

История парового судоходства на Енисее начинается во второй половине XIX века. К середине 1880-х годов енисейские купцы стали регулярно отправлять торговые экспедиции в низовья Енисея. Несмотря на применение паровых судов, уровень организации данных экспедиций, а также их техническое оснащение оставались на очень низком уровне. На сегодняшний день история развития пароходного транспорта на Енисее – крупнейшей реке Сибири, связывающей Северный морской путь с Транссибирской железной дорогой, – остается слабоизученной. Нам не известно ни одной исторической работы, которая подробно описывает развитие енисейского пароходного сообщения в XIX веке в части организации судоходства и развития материально-технической базы. Причина – малое количество сохранившихся источников. До 1890-х годов пароходное сообщение не контролировалось государством, поэтому основные документы были частного происхождения. К сожалению, большинство енисейских купцов, равно как и нанятые ими пароходные служащие, не вело никаких учетных записей. В связи с этим многие сведения о судоходстве на Енисее поступали от ученых и путешественников, бывавших на данной территории, в т. ч. иностранных. Таким образом, дневник Николая Игнатьевича Кытманова, представителя династии енисейских купцов и пароходовладельцев, участника экспедиции 1885 года в низовья Енисея, является важным историческим источником, позволяющим взглянуть на мир енисейского парового судоходства глазами предпринимателя-сибиряка. В настоящей статье анализируются условия, в которых проходили рейсы, описанные в дневнике Кытманова, где раскрываются важнейшие аспекты работы экспедиции, включая методы судоходства, техническое обслуживание судна, а также повседневная

¹Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, правительства Красноярского края, Красноярского краевого фонда поддержки научной и научно-технической деятельности в рамках реализации проекта № 16-11-24010 «Памятники истории полярного судоходства XIX – начала XX в. на Енисее».

*Адрес: 660037, г. Красноярск, просп. им. газеты «Красноярский рабочий», д. 31; e-mail: goncharovae@sibsau.ru

**Адрес: 660037, г. Красноярск, просп. им. газеты «Красноярский рабочий», д. 31; e-mail: karelinm84@mail.ru

Для цитирования: Гончаров А.Е., Карелин Н.М. Организация пароходного сообщения на Енисее в XIX веке: история одного дневника // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2018. № 2. С. 15–26. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.2.15

ИСТОРИЯ

жизнь на пароходе. Дневник велся ежедневно; в нем подробно фиксировались причины коротких и длительных остановок, задержек в пути, интересные встречи и наблюдения о природе Енисейского Севера.

Ключевые слова: *Енисей, Енисейский Север, Северный морской путь, Н.И. Кытманов, судоходство на Енисее, торговые экспедиции.*

Благодаря своему географическому положению, а также гидрографическим особенностям р. Енисей издревле являлась не только важным внутренним путем сообщения центральной Сибири, но и речным продолжением западного участка Северного морского пути. Именно на этой реке в XX веке были построены первые капитальные порты Сибири – Игарка и Дудинка; сюда в 1970-е годы открыли круглогодичную полярную навигацию. Ключевым элементом развития транспортной логистики на Енисее являлся речной транспорт. И хотя морской путь на Енисей еще не был освоен в 1861 году (когда на этой реке зародилось пароходство), в последующие десятилетия связь между речным и морским транспортом заметно укрепились.

Актуальность настоящего исследования обусловлена возросшим интересом к вопросам развития транспортной инфраструктуры Российского Севера со стороны различных политических и экономических кругов – как отечественных, так и зарубежных. Восстановление транспортной инфраструктуры Северного морского пути и строительство новой немислимы без развития речного транспорта на сибирских реках бассейна Северного Ледовитого океана, в частности на Енисее. Для принятия грамотной стратегии освоения водных путей сообщения Сибири необходимо среди прочего руководствоваться богатым историческим опытом, учитывать ошибки и понимать особенности развития речного судоходства в этом регионе.

К сожалению, несмотря на очевидный интерес, история енисейского судоходства до сих пор не стала предметом специального научного исследования. Подавляющее число публикаций на эту тему носит либо научно-популярный характер, либо выступает составной

частью исследований, посвященных истории экономического развития Сибири и енисейского купечества.

Целью настоящей работы является изучение таких аспектов истории енисейского пароходства, как организация торговых рейсов в низовья Енисея, снабжение пароходов топливом, техника речного судоходства и знакомство судоводителей с гидрографией и географией реки. В основу исследования лег анализ сохранившегося дневника участника рейса 1885 года, организованного компанией купцов Кытмановых.

Настоящая статья является первой работой, посвященной технической стороне организации речных грузоперевозок в низовья Енисея во второй половине XIX века. В этом состоит ее теоретическая значимость. Кроме того, в научный оборот вводится уникальный документ, свидетельствующий от первого лица о том, как организовывались и в каких условиях проходили первые коммерческие пароходные рейсы на Енисее.

Материалы статьи могут быть использованы в разработке специализированных учебных курсов по истории судоходства на Енисее, а также туристических маршрутов по этой реке. Дальнейшие исследования в данном направлении могут оказаться полезными для выстраивания стратегии развития транспортной инфраструктуры на Енисее и решения других актуальных проблем.

Во второй половине XIX века развитие речного транспорта на Енисее, как и во всей Западной Сибири [1, с. 64], переживало определенный подъем. С первыми пароходами начали появляться и пароходные компании. Так, в 1861 году была основана «Компания енисейского пароходства и торговли», учредителями которой выступили купцы А.С. Баландин, Кытмановы, Калашниковы и Грязновы. Другую пароходную компанию создали купцы Е. Сизов

и Ефимов (имя установить не удалось) [2, с. 17; 3, с. 184, 245]. Были построены и введены в эксплуатацию деревянные пароходы «Енисей» (60 л. с.) и «Опыт» (20 л. с.), которые могли ходить против течения и вести на буксире несколько барж и лодок [4, с. 243].

Постепенно енисейский речной флот расширялся за счет построенных и приобретенных судов (к 1889 году насчитывалось около 10 пароходов, работающих на Енисее и его притоках). С началом эпизодических грузоперевозок по Карскому морю в 1876 году многие пароходы доставлялись на Енисей по морю или выкупались у прекращавших свои предприятия иностранцев [5, р. 16]. Это повлияло и на характер речных грузоперевозок. Если морские суда успешно достигали Енисея, то дальнейшая транспортировка доставленных грузов ложилась на речные суда. При этом иностранные коммерсанты, часто стоявшие за организацией первых коммерческих карских экспедиций, предпочитали перегонять на Енисей свои речные суда и использовать их, вместо того чтобы договариваться с сибирскими пароходовладельцами. Причина крылась как в противостоянии между сибирскими капиталистами и их иностранными конкурентами, доставлявшими в Сибирь дешевые зарубежные промышленные товары, так и в слабой организации речного пароходного сообщения в Сибири.

Несмотря на благоприятные гидрографические условия, речное судоходство не было равномерно развито на всем протяжении Енисея. Обусловлено это было тем, что наиболее населенные районы Енисейской губернии располагались южнее Казачинского порога, препятствовавшего сообщению между ее крупнейшими торговыми городами – Красноярском и Енисейском. Красноярские торговцы полагались в основном на сухопутные пути, в то время как Енисейск, находящийся на древнем речном пути из Оби в Ангару, был заинтересован в развитии водного сообщения. При этом судоходство севернее Енисейска организовывалось с целью снабжения продовольствием развивавшихся здесь золотых приисков, а также населения

Туруханского края: в обмен на предметы первой необходимости местные жители отдавали енисейским купцам добытые пушнину и рыбу, заготовку которых обычно устраивали сами судовладельцы. С открытием пароходного сообщения рыбная промышленность на Нижнем Енисее начала развиваться на основе рыночных принципов [2, с. 17].

Проблема организации рыбных промыслов на Енисее подробно представлена в работах красноярских историков С.Т. Гайдина и Г.А. Бурмакиной [2; 4; 6, с. 56–72]. Эти же авторы рассматривают развитие енисейского судоходства в контексте губернской рыбной промышленности.

Что касается уровня организации судоходства на Енисее до появления пароходов, то его можно охарактеризовать как очень низкий. Отсутствовали судоходные карты и лоции; последний до того времени известный случай проведения гидрографических работ на Енисее относился к исследованиям Великой Северной экспедиции (1733–1743). На реке не имелось портовых сооружений, затонов для зимовки судов, не были организованы добыча и доставка топлива, полностью отсутствовали судоходные знаки и маяки. Плаванья осуществлялись на собственный страх и риск, и здесь представлялся важным личный опыт капитана и его команды. Не удивительно, что аварии и случаи гибели судов и их экипажей были нередки. Основными причинами кораблекрушений можно назвать следующие: незнание судоходного фарватера, расположения мелей и подводных камней; низкие судоходные качества пароходов, проявлявшиеся во время штормов в устье Енисея; ненадлежащее техническое обслуживание судов и их машин. Эти факторы усугублялись тем, что до 1893–1895 годов государство никак не контролировало речное судоходство в Сибири [7, с. 130].

Низкой эффективности речных грузоперевозок способствовала и очевидная нехватка кадров: судоводителей, матросов и лоцманов. При этом зарекомендовавшие себя лоцманы служили на пароходах, ходивших в низовье Енисея, и за 4,5 месяца зарабатывали от 500 до 700 р. [8, с. 9]. Таких высококвалифицированных

ИСТОРИЯ

специалистов было очень мало, поэтому команды пароходов зачастую набирались из случайных людей. Некоторые пароходовладельцы довольствовались наймом приказчиков с золотых приисков, которым платили по 25 р. в месяц [9, с. 147–148]. В целом можно отметить низкий уровень организации экспедиций, отсутствие дисциплины у команды судов, в частности пьянство и воровство. На это не раз обращали внимание в т. ч. и опытные мореходы, бывавшие на Енисее [9, с. 147; 10, р. 163–164].

Дневник Н.И. Кытманова. Кытмановы были одной из крупнейших купеческих династий Енисейска и Енисейской губернии с середины XIX по начало XX века. Ее родоначальником стал крестьянин Назимовской волости Енисейского округа Петр Михайлович Кытманов, наживший капитал на поставке продовольствия на золотые прииски и скупке пушнины в низовьях Енисея. Сыновья основателя династии Игнатий и Александр продолжили дело отца: уже в начале 40-х годов

XIX века они плавали до с. Имбатского торговать пушшиной и рыбой. Вскоре братья занялись доставкой припасов на золотые прииски Северо-Енисейской тайги. Тогда же Кытмановы переселились в г. Енисейск, где купили дом по ул. Кедровой у чиновника Афанасьева (рис. 1). Их братья – Илья, Лев и Михаил – помогли вести общее дело в деревнях Анциферовой и Назимовой. Успехи в делах способствовали повышению общего сословного статуса и общественного положения. В 1855 году Игнатий и Александр были причислены к купцам второй гильдии, а в 1861 году – первой. В этом же году, разделив капитал, стали вести дела отдельно друг от друга².

Наследники И.П. Кытманова – сыновья и внуки – с юности привлекались к семейному делу. Николай Игнатьевич Кытманов (1866 – ?) в 19 лет плывал в составе торговой экспедиции, отправленной в низовья Енисея, и оставил подробный дневник своего путешествия. Этот документ представляет значительный интерес, поскольку



Рис. 1. Дом Кытмановых в г. Енисейске (вторая четверть XIX века). Фотография из архива авторов

²Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии, 1594–1893 годы. Енисейск: Б. и., 1920. С. 416–418.

описывает условия, в которых состоялись первые пароходные рейсы по Енисею. Среди множества дневников ученых и других лиц, в разное время путешествовавших по Енисею, это первый и единственный известный, принадлежащий сибиряку-предпринимателю. Николай Кытманов рассказывает в нем о важнейших аспектах работы экспедиции, включая организацию работы судна и его быта, интересные встречи, наблюдения над природой Туруханского края.

Целями указанной экспедиции были: сбор заготовленной соленой рыбы, торговля с местным населением, доставка хлеба, обмен товарами с купцом П.М. Сотниковым в Дудинке, а также сбор долгов с коммерческих партнеров³. Однако целью путешествия Кытманова была не только коммерция (расчеты по торговым операциям производил как он сам, так и капитан парохода⁴), но и знакомство с природой края, условиями и особенностями его развития. Возможно, желание проводить научные наблюдения пробудилось в нем под влиянием многочисленных научных экспедиций, посещавших Енисейскую губернию в 70-е годы XIX века. Так, когда Николаю было 9 лет, в Енисейске побывал известный шведский полярный исследователь А.Э. Норденшельд. Год спустя мальчик мог наблюдать прибытие шведской сухопутной экспедиции под руководством Я. Тэля. А в 1877 году в Енисейске долгое время пробыл британский орнитолог-любитель Г. Сибом.

До Дудинки Николай Кытманов добрался на пароходе «Опыт», а до Гольчихи – по приглашению капитана Ивана Родионовича Артемьева – на буксирном пароходе «Александр» (25 л. с.), принадлежавшем А.С. Баландину. На Бреховских островах Кытманов вновь пересел на «Опыт»⁵.

28 мая 1885 года пароход «Опыт», ведя на буксире баржу, отправился из г. Енисейска на север. Экспедиция продолжалась 3 месяца и 13 дней (см. *рис. 2*, с. 20). Конечным пунктом плавания стала Гольчиха, куда экспедиция добралась 6 июля и где пробыла до 18 июля. В Енисейск команда вернулась только 10 сентября.

Сразу же после отплытия из Енисейска на пароходе началось повальное пьянство, о чем сообщает в своем дневнике Н.И. Кытманов, отмечая, что команда парохода была настолько пьяна, что уснула через полчаса; на другой день она страдала от похмелья и была сонной⁶. Эта проблема возникала вновь и вновь на протяжении всего плавания, в частности во время расчета с рыбаками в устье Енисея⁷.

За лето такие пароходы, как «Опыт», совершали по одному-два рейса от Енисейска до Дудинки или Гольчихи. Большое расстояние – около 2 тыс. км – и малая скорость судна делали эти рейсы очень утомительными. Средняя скорость парохода «Опыт» была около 10 км/ч, что можно рассчитать, исходя из сведений, представленных в дневнике. Так, например, путь из Енисейска до д. Анциферовой занимал 7 ч. Однако основные причины столь медленного плавания связаны с необходимостью делать длительные остановки для пополнения запаса дров, пережидания штормов и ожидания торговых партнеров, не прибывших по тем или иным причинам к месту встречи в назначенный срок.

Пометки об остановках для пополнения запаса дров встречаются через каждые 2-3 дня и чаще; фактически такие записи есть на каждой странице дневника⁸. Расход дров был настолько велик, что в отдельных случаях пароходу не хватало топлива для поддержания

³АГЕ (Арх. г. Енисейска). Ф. 6. Оп. 1. Д. 35. Дневник, веденный Н. Кытмановым во время плаваний от Енисейска до Гольчихи и обратно в 1885 году. Л. 4, 11.

⁴Там же. Л. 10, 13 об., 26.

⁵Там же. Л. 11.

⁶Там же. Л. 1–1 об.

⁷Там же. Л. 22, 26.

⁸Там же. Л. 1, 1 об., 2–35, 35 об.

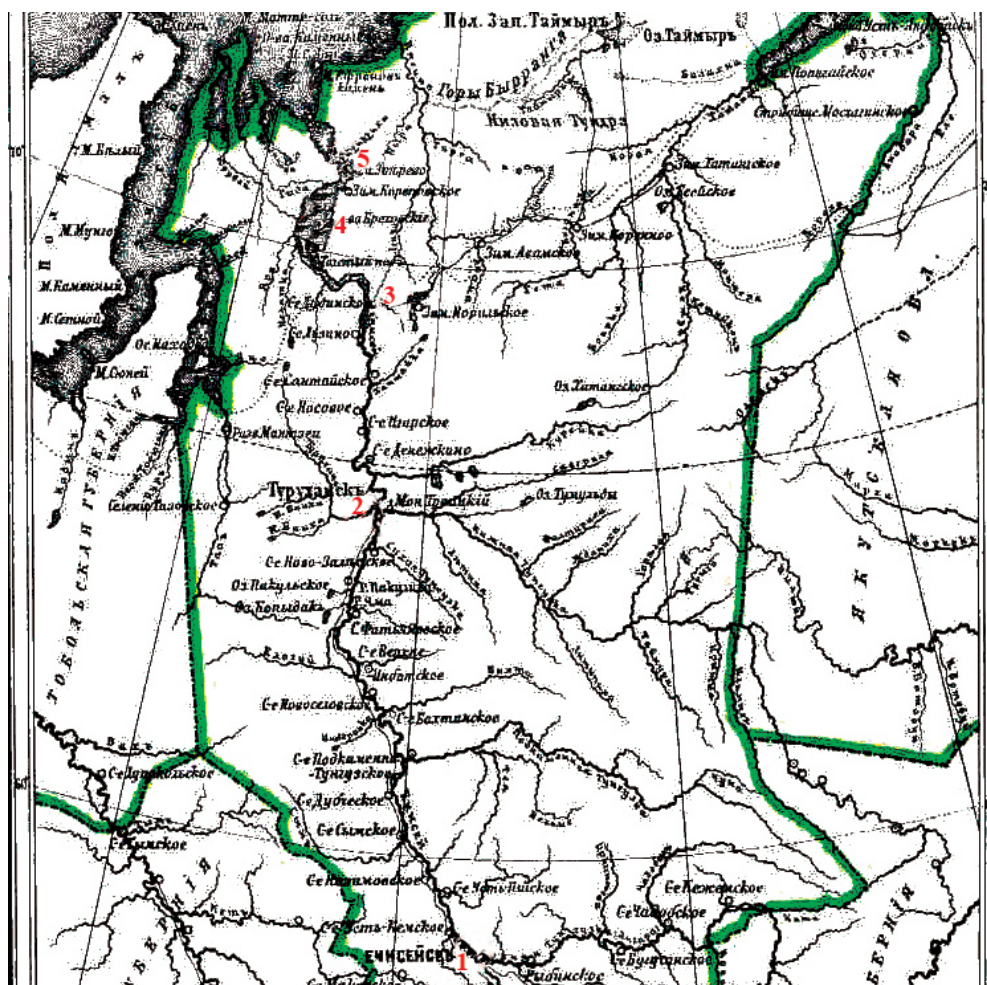


Рис. 2. Карта Енисейской губернии с указанием основных мест, посещаемых экспедицией (1894): 1 – Енисейск; 2 – Туруханск и Монастырское; 3 – Дудинка; 4 – Бреховские о-ва; 5 – Гольчиха

давления в котле вплоть до прибытия в назначенное место⁹. Особенно остро проблема заготовки дров вставала на самых северных участках маршрута, где приходилось собирать плавник: его, по всей видимости, было мало. Так, при длительной стоянке на Бреховских островах капитану Артемьеву пришлось распилить на дрова избушку, принадлежавшую

владельцу парохода купцу Баландину¹⁰. Все пароходы, ходившие по Енисею в тот период, за исключением пришедших из-за границы иностранных морских судов, несших на борту запас угля, топились дровами. Интересно, что на обратном пути времени на заготовку дров уходило значительно меньше, поскольку об этом заботились заранее: штабеля дров располагались

⁹АГЕ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 35. Л. 6 об.

¹⁰Там же. Л. 15 об., 16.

на расстоянии одного перехода парохода с полным запасом на борту¹¹.

Вообще, проблема обеспечения енисейских пароходов топливом возникла сразу после их появления. Несмотря на наличие больших запасов каменного угля на севере края, работы по организации его добычи вплоть до 90-х годов XIX века не проводились. В 1894 и 1895 годах небольшое количество угля было заготовлено для нужд Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана под началом А.И. Вилькицкого. Поиски каменного угля, подходящего для экспедиционного судна «Лейтенант Овцын», успешно завершились лишь после получения экспедицией разрешения на эксплуатацию Александроневской копи недалеко от Дудинки¹². Однако с окончанием экспедиции добыча угля на Севере была приостановлена. В итоге суда Енисейской казенной флотилии, снабжавшиеся каменным углем из южных районов губернии, не могли брать на борт лишний груз или пассажиров, т. к. большая часть тоннажа судна и буксируемых барж и лихтеров отдавалась под топливо [11, с. 3]. Топливная проблема на севере края сохраняла свою остроту до 1930-х годов, когда была налажена добыча угля в Норильских горах.

Другим фактором, влиявшим на скорость плавания по Енисею, являлась погода. В начале плавания «Опыт» фактически шел вслед за уходящими льдами. Николай Кытманов писал, что от д. Колмогоровой и далее все еще встречается весенний лед¹³. На этом этапе плавание проходило при благоприятных погодных условиях: благодаря половодью удалось легко пройти

проблемные участки реки (Пономаревские камни, Осиновские пороги, многочисленные перекаты)¹⁴.

Однако уже 5 июня непогода в первый раз заставляет экспедицию задержаться: из-за сильного ветра и дождей пароход простоял в Туруханске (ныне – Старотуруханск) до 13 июня¹⁵. От Туруханска до Дудинки «Опыт» был вынужден несколько раз останавливаться из-за плохих погодных условий. На участке от Дудинки до Гольчихи (примерно 360 км) погода также неоднократно задерживала продвижение на север. Так, 27 июня, не доходя до селения Толстый Нос, пароход вынужденно остановился и пережидал шторм вплоть до 29 июня¹⁶. Оставшийся небольшой отрезок пути до Гольчихи пароход преодолевал в течение недели, перебираясь от одной стоянки к другой в короткие периоды затишья. Свидетельством того, что погода сильно задерживала экспедицию, является следующий факт: за 6 июля – день относительно хорошей погоды – судно смогло преодолеть оставшиеся 100 км и дойти до Гольчихи¹⁷.

Ситуация усугублялась еще и тем, что «Опыт» был старым судном с маломощным двигателем. Н. Кытманов отмечает, что другие пароходы могли ходить в шторм и выбирать более удобные протоки, тогда как их пароходу это не под силу¹⁸. В Гольчихе погода также несколько дней не давала кораблю возможности отплыть обратно. Переход от Гольчихи до Дудинки, куда «Опыт» пришел только 10 августа¹⁹, затратив на обратный путь в два раза больше времени, чем на плавание вниз, оказался вообще самым длительным.

¹¹ АГЕ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 35. Л. 25 об.

¹² РГА ВМФ (Рос. гос. арх. Воен.-мор. флота). Ф. 404. Оп. 2. Д. 629. О заготовке каменного угля для Енисейской экспедиции и передачи в ее пользование Александроневской каменноугольной копи. Л. 6, 10 об.

¹³ АГЕ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 35. Л. 2, 4, 8 об.

¹⁴ Там же. Л. 2 об.

¹⁵ Там же. Л. 4–8.

¹⁶ Там же. Л. 11–15.

¹⁷ Там же. Л. 15–17.

¹⁸ Там же. Л. 15 об., 31 об.

¹⁹ Там же. Л. 21–26.

Впрочем, погода не препятствовала продвижению экспедиции от Дудинки вверх по реке²⁰. Несмотря на слабую машину и усиливающееся течение, участок от Дудинки до Енисейска удалось пройти за месяц. Однако если в начале лета половодье позволило проплыть опасные участки без происшествий, то на обратном пути пришлось проходить Осиновские пороги в течение двух дней²¹.

Фактором, способствующим плаванию, была возможность – в условиях полярного дня – совершать переходы в любое время суток²². Кытманов отмечает удобство того, что ночью светло, как днем, и можно читать без свечи²³.

Периодически экспедиция останавливалась надолго: приходилось ждать прибытия торговых партнеров. Например, в Туруханске задержка была связана не только с непогодой, но и с тем, что вовремя не явились тунгусы (эвенки), с которыми планировалось вести торговлю. Затем выяснилось, что они уже продали свои товары ранее прибывшим торговцам. Как отмечает Кытманов, покупали тунгусы, расплачиваясь наличными, очень мало²⁴. В конце пути экспедиции пришлось ждать за сольщиков с рыбой²⁵, с которыми в целом проблем было немного, только порой рыбы у них было мало²⁶.

Н. Кытманов в дневнике уделяет немалое внимание бытовой стороне рейса, описывая повседневную жизнь участников экспедиции. Во время плавания автор проживал в отдельной каюте, которую, впрочем, регулярно заливало

во время дождя²⁷. Каюта была невелика, к тому же быстро заполнялась собираемыми Н. Кытмановым в пути экспонатами²⁸, предназначавшимися для Енисейского краеведческого музея, создателем и директором которого был его дядя Александр Игнатьевич Кытманов. На протяжении всей поездки Николаю приносили различные предметы – как в дар, так и на продажу; даже рабочие парохода неоднократно приносили ему найденные интересные вещи. За поездку удалось приобрести несколько костей мамонта, предметы быта местного населения, различную утварь и предметы одежды. Сам Кытманов собирал гербарий²⁹.

Во время продолжительных стоянок он неоднократно совершал длительные прогулки, изучая местность, а также не упуская возможности поохотиться. В этих прогулках автора часто сопровождал капитан «Опыта» А.М. Широких, а затем и капитан «Николая» А.Р. Артемьев³⁰. Во время одной из особенно длительных вынужденных стоянок на Бреховских островах Кытманов несколько раз пытался обойти Мало-Бреховский остров. Первую попытку он совершил 20 июля, но дошел только до возвышавшихся над островом останков клипер-бота «Северное сияние», погибшего здесь во время зимовки 1876/1877 года [12, с. 19]. 28 июля Кытманов решил еще раз попробовать обойти остров, но, неверно рассчитав его длину (она оказалась намного больше), заблудился. Выйдя в 12 ч дня, Кытманов планировал вечером этого же дня вернуться

²⁰ АГЕ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 35. Л. 26–36.

²¹ Там же. Л. 32–33.

²² Там же. Л. 11, 16 об., 25.

²³ Там же. Л. 9, 12, 19 об.

²⁴ Там же. Л. 4–8.

²⁵ Там же. Л. 25.

²⁶ Там же. Л. 27.

²⁷ Там же. Л. 6, 10 об.

²⁸ Там же. Л. 24 об.

²⁹ Там же. Л. 7, 8, 11, 12, 18, 26.

³⁰ Там же. Л. 5 об., 6, 12, 18.

на пароход, но смог это сделать только на следующий день в 8 утра, «отоцавший» и выбившийся из сил³¹.

Топонимом «Мало-Бреховский остров» называли разные острова или группы островов, что вызывает путаницу в научной литературе. Это объясняется слабым знакомством в т. ч. и судоводителей с географией дельты Енисея. После проведения обширных картографических и гидрографических работ 20–30-х годов XX века на Нижнем Енисее многие традиционные названия не сохранились. По результатам сопоставления различных картографических и документальных источников нам удалось установить, что остров, на котором заблудился Николай Кытманов, – это остров Ипыван Бреховского архипелага.

Важной составляющей экспедиции представляется общение с жителями тех населенных пунктов, где останавливался пароход. Оно, видимо, скрашивало однообразное путешествие. В записях автор не сообщает деталей подобных встреч, но иногда ярко описывает отдельные эпизоды. После посещения дома некоего Рожевликова в д. Имбатское Кытманов делает следующую запись: «...дом его деревянный [,] обшитый тесом и выкрашен белой краской, сильно отличается из окружающих его бедных халуп крестьян»³². При этом в гости Кытманов ходил в основном к зажиточным людям, крестьянам, инородцам, купцам, канцелярским работникам и представителям местной интеллигенции; даже в Туруханском монастыре он посещал только келью настоятеля. В Туруханске и Дудинке гости иногда наносили ответный визит³³. Нередкими были встречи с капитанами пароходов, с которыми они «по исстари заведенному порядку бражничают»³⁴.

³¹АГЕ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 35. Л. 21–23 об.

³²Там же. Л. 3 об., 4 об.

³³Там же. Л. 5 об., 7 об., 9–10.

³⁴Там же. Л. 10 об.

³⁵Там же. Л. 11.

³⁶ГАКК (Гос. арх. Краснояр. края). Ф. 595. Оп. 19. Д. 265. О прибытии в Туруханский край английского парохода под командованием капитана Виггинса. Л. 75–86 об.

Больше всего Кытманову понравилось обедать у Сотникова в Дудинке, т. к. «подавали блюда, обыкновенно кушаемые в торжественные дни, во всяком порядочном доме Енисейска»³⁵.

О прибыльности подобных экспедиций существуют разные точки зрения. Секретарь Енисейского губернского статистического комитета П.Е. Кулаков в своей статье указывал, что пароходовладельцы, обеспечив себе монопольное положение в районах промыслов, были озабочены прежде всего получением высоких прибылей и устанавливали высокие цены на завозимые ими продукты и товары. А.И. Кытманов же отмечал, что бытующие представления о высоких прибылях пароходовладельцев не имеют под собой никаких оснований [4, с. 245]. Конечно, он здесь не беспристрастен.

Судовладельцы, особенно в Туруханском крае, имели возможность устанавливать свои цены на рыбу и ввозимые товары [9, с. 155–156]. Слабый контроль со стороны государства над перевозками ввиду ограниченного штата правоохранителей, а также отсутствия у них необходимых транспортных средств позволял капиталистам вести торговлю любыми удобными для них способами. Противодействие судовладельцам со стороны администрации Туруханского края зачастую заканчивалось не в пользу чиновников, как в случае с туруханским отдельным приставом Разнотовским (имя установить не удалось) в 1876 году³⁶.

Резюмируя вышесказанное, стоит отметить, что дневниковые записи Н.И. Кытманова дают нам яркое представление о том, как проходили длительные торговые экспедиции на Нижний Енисей. Из записей видно, что экспедиции затягивались ввиду множества факторов: самые

длительные простои были вызваны непогодой, что усугублялось использованием устаревших и маломощных пароходов. Полное отсутствие транспортной инфраструктуры и необходимость постоянно пополнять запас дров также приводили к частым остановкам, как и отсутствие логистики и связи – к длительному ожиданию торговых партнеров.

Компания Кытмановых обладала большим опытом судоходства на Енисее, и поэтому рутинный уже к 1885 году рейс на север обошелся без происшествий. Но, по всей видимости, успешность экспедиций зависела в первую очередь от опыта и осторожности капитанов и их подчиненных. Часто ошибки в сложных погодных условиях местности, отдаленной

от населенных территорий, приводили к кораблекрушению.

Государство располагало лишь частичными сведениями об операциях пароходных компаний. Систематический сбор данных о сибирских судах и их ревизия были инициированы только в 1895 году³⁷. В 1885 году, по данным туруханского отдельного пристава, на север ходили 5 пароходов, 3 баржи и 6 барок с общим числом рабочих на борту в 267 чел. Другими сведениями об этих экспедициях, включая их грузооборот, власти не располагали³⁸. Следовательно, такие документы, как дневник Н.И. Кытманова, позволяют получить более полное представление о развитии частнопредпринимательского парового судоходства на Енисее.

Список литературы

1. История Сибири с древнейших времен до наших дней: в 5 т. / гл. ред. А.П. Окладников. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. Л.: Наука, 1968. 530 с.
2. Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии (1863–1917 годы) // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2016. № 3. С. 14–23.
3. Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. 316 с.
4. Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История развития рыбного промысла в низовьях Енисея в досоветский период (1822–1917 гг.) // Вестн. Краснояр. гос. аграр. ун-та. 2012. № 4. С. 242–249.
5. Barr W., Krause R., Pawlik P.-M. Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: The Polar Voyages of Captain Eduard Dallmann, Whaler, Trader, Explorer, 1830–96 // Polar Record. 2004. Vol. 40, № 1. P. 1–18.
6. Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История охотничьего и рыбного хозяйства Приенисейского региона (1822–1991 гг.). Красноярск: Краснояр. гос. аграр. ун-т, 2015. 370 с.
7. Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири, XIX в. Новосибирск: Наука, 1990. 216 с.
8. Близняк Е.В. Заметки о Нижнем Енисее. Петроград: Типолитография «Энергия», 1915. 40 с.
9. Семенов В.И. Забытый путь из Европы в Сибирь. Енисейская экспедиция 1893 года. СПб.: Обществ. польза, 1894. 185 с.
10. Johnson H. The Life and Voyages of Joseph Wiggins, F.R.G.S.: Modern Discoverer of the Kara Sea Route to Siberia, Based on His Journals and Letters. London: John Murray, 1907. 396 p.
11. Сотников А.А. К вопросу об эксплуатации Норильского (Дудинского) месторождения каменного угля и медной руды в связи с практическим осуществлением и развитием Северного морского пути. Томск, 1919. 54 с.
12. Владимиров Е.И. Героический рейс шхуны «Утренняя заря». М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1940. 48 с.

³⁷ТАКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 183. Сведения о судоходных реках и паровых судах Енисейской губернии. Л. 1–2.

³⁸Там же. Д. 67. Сведения о пароходстве по рекам Чулыму в г. Ачинске и по другим рекам Енисейской губернии. Л. 9–10.

References

1. Okladnikov A.P. (ed.). *Istoriya Sibiri s drevneyshikh vremen do nashikh dney. T. 3. Sibir' v epokhu kapitalizma* [The History of Siberia from Old Times to Our Days. Vol. 3. Siberia During the Capitalist Era]. Leningrad, 1968. 530 p.
2. Gaydin S.T., Burmakina G.A. Vliyanie parokhodstva na razvitiye 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)]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2016, no. 3, pp. 14–23.
3. Bykonya G.F., Komleva E.V., Pogrebnyak A.I. *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [Yenisei Merchants in Person (the 18th – Early 20th Centuries)]. Novosibirsk, 2012. 316 p.
4. Gaydin S.T., Burmakina G.A. Istoriya razvitiya rybnogo promysla v nizov'yakh Eniseya v dosovetskiy period (1822–1917 gg.) [Fishery Development History in the Yenisei River Lower Reaches During the Pre-Soviet Period (1822–1917)]. *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*, 2012, no. 4, pp. 242–249.
5. Barr W., Krause R., Pawlik P.-M. Chukchi Sea, Southern Ocean, Kara Sea: The Polar Voyages of Captain Eduard Dallmann, Whaler, Trader, Explorer, 1830–96. *Polar Record*, 2004, vol. 40, no. 1, pp. 1–18.
6. Gaydin S.T., Burmakina G.A. *Istoriya okhotnich'ego i rybnogo khozyaystva Prieniseyskogo regiona (1822–1991 gg.)* [The History of Fish and Game in the Yenisei Region]. Krasnoyarsk, 2015. 370 p.
7. Bol'shakov V.N. *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri, XIX v.* [Essays on the History of River Transport in Siberia, 19th Century]. Novosibirsk, 1990. 216 p.
8. Bliznyak E.V. *Zametki o Nizhnem Enisee* [Notes on the Lower Reaches of the Yenisei River]. Petrograd, 1915. 40 p.
9. Semenov V.I. *Zabytyy put' iz Evropy v Sibir'. Eniseyskaya ekspeditsiya 1893 goda* [The Forgotten Route from Europe to Siberia. The Yenisei River Expedition of 1893]. St. Petersburg, 1894. 185 p.
10. Johnson H. *The Life and Voyages of Joseph Wiggins, F.R.G.S.: Modern Discoverer of the Kara Sea Route to Siberia, Based on His Journals and Letters*. London, 1907. 396 p.
11. Sotnikov A.A. *K voprosu ob ekspluatatsii Noril'skogo (Dudinskogo) mestorozhdeniya kamennogo uglya i mednoy rudy v svyazi s prakticheskim osushchestvleniem i razvitiem Severnogo morskogo puti* [On the Exploitation of the Norilsk (Dudin) Coal and Copper Ore Deposit in Connection with Practical Implementation and Development of the Northern Sea Route]. Tomsk, 1919. 54 p.
12. Vladimirov E.I. *Geroicheskiy reys shkhuny "Utrennyaya zarya"* [The Heroic Voyage of the *Morning Dawn* Schooner]. Moscow, 1940. 48 p.

DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.2.15

Aleksandr E. Goncharov

Reshetnev Siberian State University of Science and Technology;
prosp. im. gazety "Krasnoyarskiy rabochiy" 31, Krasnoyarsk, 660037, Russian Federation;
e-mail: goncharovae@sibsau.ru

Nikolay M. Karelin

Reshetnev Siberian State University of Science and Technology;
prosp. im. gazety "Krasnoyarskiy rabochiy" 31, Krasnoyarsk, 660037, Russian Federation;
e-mail: karelinnm84@mail.ru

STEAMSHIP COMMUNICATION ON THE YENISEI RIVER IN THE 19th CENTURY: A STORY OF ONE DIARY

Steamship communication on the Yenisei River was launched in the latter half of the 19th century. By the mid-1880s, merchants from the areas along the Yenisei River were sending commercial expeditions to

For citation: Goncharov A.E., Karelin N.M. Steamship Communication on the Yenisei River in the 19th Century: A Story of One Diary. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2018, no. 2, pp. 15–26. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.2.15

ИСТОРИЯ

its lower reaches on a regular basis. Although they used steam-driven vessels, the overall organization of these expeditions, including their equipment, was at a very low level. As of today, the history of the development of steam navigation on the Yenisei River – an important link between the Northern Sea Route and the Trans-Siberian Railway – remains poorly studied. We were unable to find any historical research papers discussing the organization or material and technical resources of steam navigation on the Yenisei River in the 19th century. This can be explained by the lack of historical records that survived to the present day. As steamship communication was not controlled by the state until the 1890s, most documents were held in private hands. Unfortunately, the majority of merchants and crew members failed to keep records of any sort. Thus, the bulk of information was received from travellers and explorers, including foreigners, who had visited that part of Siberia in the 19th century. Therefore, the recovered diary of Nikolay Ignatyevich Kytmanov – a member of a dynasty of merchants and steamship owners and a participant of the 1885 commercial expedition to the lower reaches of the Yenisei River – is an important source allowing us to see the issue under study through the eyes of a Siberian entrepreneur. This article analyses the conditions of the trips described in Kytmanov's diary, which reveals the crucial aspects of the expedition's work, including navigation methods, maintenance of the vessel, and everyday life on board the ship. The diary was kept on a daily basis and covered the reasons of short and long stops and delays, as well as interesting meetings and observations about the nature of the Yenisei North.

Keywords: *Yenisei River, Yenisei North, Northern Sea Route, N.I. Kytmanov, navigation on the Yenisei River, commercial expeditions.*

Поступила: 18.12.2017
Received: 18 December 2017