

Т.А. Кискидосова\*

**К ВОПРОСУ О РЕЧНОМ СУДОХОДСТВЕ В ВЕРХОВЬЯХ ЕНИСЕЯ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-8  
УДК 94(47)08(571.5)

*Выходные данные для цитирования:*  
Кискидосова Т.А. К вопросу о речном судоходстве в верховьях Енисея в конце XIX – начале XX века // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 104–113. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-08.pdf>

T.A. Kiskidosova\*

**ON THE ISSUE OF RIVER SHIPPING IN THE UPPER REACHES OF THE YENISEI IN THE LATE 19<sup>TH</sup> – EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURY**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-8

*How to cite:*  
Kiskidosova T.A. On the Issue of River Shipping in the Upper Reaches of the Yenisei in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 104–113. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-08.pdf>]

**Abstract.** The article considers an attempt to establish regular shipping in the upper reaches of the Yenisei in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century. It shows the underdevelopment of the transport infrastructure in the Usinsk-Uryankhai Region, which limited the economic development of the region. The existing ways of Russian entrepreneurs and migrants entering the Trans-Sayans clearly testified to the need for the development of land and water communication routes. Despite the understanding of the importance of river shipping for the region, projects for the exploration and clearing of waterways were repeatedly postponed for financial reasons. At the beginning of the 20<sup>th</sup> century, the issue of river shipping in the upper reaches of the Yenisei began to be considered at the governmental level and acquired a strategic orientation in addition to the economic importance. The studies conducted in the Upper Yenisei showed that the project was going to be expensive and time-consuming. The article focuses on the results of meetings and commissions of various levels, at which the issue of river shipping in the upper reaches of the Yenisei was discussed. The materials of the regional meetings indicate that Russian entrepreneurs showed the greatest interest in the development of water resources in the southern part of the Yenisei. Despite the fact that the establishment of regular water communication between Russia and Tuva failed in the pre-revolutionary period, at the same time a significant amount of work was carried out. Currently, the problem of improving the transport infrastructure is still relevant for the Republic of Tuva.

**Keywords:** Yenisei, communication routes, shipping, Tuva, Minusinsk, steamships, economic development.

*The article has been received by the editor on 25.02.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** В статье рассматривается попытка установления регулярного судоходства в верховьях Енисея в конце XIX – начале XX в. Показана неразвитость транспортной инфраструктуры в Усинско-Урянхайском крае, которая ограничивала хозяйственное освоение региона. Существовавшие способы проникновения российских предпринимателей и переселенцев в Засаянье наглядно свидетельствовали о необходимости развития сухопутных и водных путей сообщения. Несмотря на понимание важности речного

\* **Татьяна Александровна Кискидосова**, кандидат исторических наук, Хакасский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории, Абакан, Россия, e-mail: [tak\\_74@mail.ru](mailto:tak_74@mail.ru)  
**Tatyana Aleksandrovna Kiskidosova**, Candidate of Historical Sciences, Khakass Research Institute of Language, Literature and History, Abakan, Russia, e-mail: [tak\\_74@mail.ru](mailto:tak_74@mail.ru)

судоходства для региона, проекты по исследованию и расчистке водных путей неоднократно откладывались по финансовым причинам. В начале XX в. вопрос о речном судоходстве в верховьях Енисея стал рассматриваться на правительственном уровне и приобрел дополнительно к экономическому значению стратегическую направленность. Проведенные исследования на Верхнем Енисее показали, что предстояла дорогостоящая и трудоемкая работа по осуществлению проекта. В статье рассматриваются результаты совещаний и комиссий различных уровней, на которых обсуждался вопрос речного судоходства в верховьях Енисея. Материалы региональных совещаний свидетельствуют о том, что в деле по освоению водных ресурсов в южной части Енисея наибольшую заинтересованность проявляли российские предприниматели. Несмотря на то, что в дореволюционный период установить регулярное водное сообщение между Россией и Тувой не удалось, в то же время для этого был проведен значительный объем работ. В настоящее время проблема улучшения транспортной инфраструктуры продолжает оставаться актуальной для Республики Тыва.

**Ключевые слова:** Енисей, Тува, Минусинск, хозяйственное освоение, пути сообщения, судоходство, пароходы.

*Статья поступила в редакцию 25.02.2022*

В последние годы в русле изучения хозяйственного освоения Сибирского края исследователи уделяют значительное внимание истории транспортной инфраструктуры. Общеизвестно, что неразвитость путей сообщения была серьезным препятствием для экономического роста региона. В эпоху российской модернизации транспорт являлся одновременно важным и сдерживающим фактором экономического развития в Сибири<sup>1</sup>. Истории речного судоходства на Енисее в дореволюционный период посвящен ряд работ<sup>2</sup>. Наиболее разработаны вопросы, касающиеся становления Енисейского пароходства, строительства соединительного Обь-Енисейского канала и развития пароходства в низовьях Енисея. В то же время незначительное внимание уделено истории водных путей сообщения в верховьях Енисея.

Во второй половине XIX в. с развитием парового судоходства в России началось освоение водных путей сообщения. В обществе стало доминировать мнение, что водные коммуникации имеют гораздо больше преимуществ, чем сухопутные пути сообщения. Перевозка грузов на пароходе могла бы обходиться с гораздо меньшими финансовыми затратами. Речное судоходство было вне конкуренции по удобству и скорости передвижения. В Енисейской губернии наибольшая плотность путей сообщения – трактов, железных дорог, пароходного движения – приходилась на центральную часть Приенисейского края. В то же время удаленные от центра северная и южная части губернии оказались неразвитыми и изолированными друг от друга. Подобное состояние транспортной сети существенно ограничивало потенциальные возможности региона<sup>3</sup>.

Хозяйственное освоение Усинско-Урянхайского края (территория южной части Енисейской губернии и Тувы) тормозилось из-за отсутствия удобных путей сообщения. Этот край, окруженный неприступными Саянами, представлял значительные трудности для

<sup>1</sup> Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартовского государственного гуманитарного университета. 2008. № 3. С. 3.

<sup>2</sup> Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX в. Новосибирск, 1990; Сафронов С.А. Развитие системы речного транспорта Восточной Сибири в годы Столыпинской аграрной реформы 1906–1917 гг. // Известия Алтайского государственного университета. 2010. № 4 (68). С. 190–197; Гончаров А.Е., Карелин Н.М. Организация пароходного сообщения на Енисее в XIX веке: история одного дневника // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. 2018. № 2. С. 15–26; Кискидосова Т.А. Проблемы водных путей сообщения в Енисейской губернии в освещении региональной периодической печати во второй половине XIX в. // Научное обозрение Саяно-Алтая. 2018. № 4 (24). С. 25–31; Гонина Н.В. Становление Енисейского пароходства в 1861–1914 гг. // Научное обозрение Саяно-Алтая. 2020. № 4 (28). С. 19–25; и др.

<sup>3</sup> Федорова В.И. Развитие транспортной сети в Енисейской губернии во второй половине XIX – начале XX в. // Материалы Сибирского исторического форума. Красноярск, 2016. С. 43.

отправлявшихся туда русских переселенцев и торговцев. Дальность расстояния и отсутствие специальной дороги осложняли передвижение грузов из Минусинска в Туву и обратно. В условиях бездорожья внимание было обращено на речную магистраль, соединившую Россию с Тувой. Главной водной артерией, начинающейся в Туве (Урянхайский край) и пересекающей тувинскую территорию, является река Енисей. Жители Усинского пограничного округа называли верховья Енисея Улуг-Хемом, который состоял из двух рек – Бий-Хем (Большой Енисей) и Каа-Хем (Малый Енисей). Все эти три реки играли ключевую роль в жизни местного населения. Считалось, что они могли бы стать водными судоходными артериями. Приток Улуг-Хема – Хемчик снабжал водой одну из лучших долин Урянхайского края. В то же время Хемчик вызывал у специалистов сомнение в судоходстве, поскольку отличался бурным течением и нагромождением камнями<sup>4</sup>. Да и в наши дни Енисей с многочисленными порогами, наличием каменистых скал, быстрым течением считается достаточно сложной и опасной для судоходства рекой. Наибольшую опасность представлял Большой порог, непроходимый для продвижения судов<sup>5</sup>.

Существовало несколько способов проникновения минусинских торговцев в Туву. В зимнее время (с начала января до 20 марта) был единственный гужевой путь по замерзшему Енисею от дер. Означенной до с. Усинского, его протяженность составляла около 300 верст. Доставка товаров в Туву по санному пути сильно затруднялась, так как из-за быстроты течения и колебаний температуры река замерзала иногда только по берегам. Передвигаться по льду, не зная мест замерзания реки, представляло большую опасность даже в дневное время. Скорость движения была очень маленькой, путники проезжали примерно не больше двух верст в час. Безопасному санному движению по замерзшему Енисею мешали наледи, полыньи и морозы. Практически каждый год там происходили несчастные случаи: лошади, проваливаясь под лед, тонули вместе с грузом. Торговые обозы вынужденно простаивали несколько дней из-за пролома льда. Однако, несмотря на неудачи, движение по замерзшему Енисею оставалось оживленным, как на большом тракте. Этот единственный зимний путь по льду Енисея позволял перевоз сырья в Минусинск из Усинского округа и Тувы. При этом купцами ввозилось такое количество товаров, которое давало возможность им обеспечить свои торговые заведения необходимыми запасами на довольно длительный срок – до следующей зимы<sup>6</sup>.

Другой способ передвижения приходился на летнее время (с мая по октябрь), когда торговцы переправляли свои грузы на лодках и плотах по Енисею. На плотах в основном перевозили соль, рыбу, скот и другие товары. Всего на плоту могло уместиться в среднем от 600 до 800 пудов. Один плот соединялся 20 бревнами. В навигационный период по реке ежегодно сплавлялось от 10 до 20 плотов<sup>7</sup>.

Из Тувы в Минусинский округ торговцы перевозили на плотах рыбу, продукты животноводства, шкуры и монгольское сырье. В дальнейшем предпринимались попытки сплавлять по реке лошадей и крупный рогатый скот. Не всегда такие перевозки заканчивались удачно, но если удавалось успешно доставить груз без потерь, то предприниматели получали весо-



Рис. 1. Плот для переправки людей на р. Енисей. Урянхайский край, Минусинский округ, 1897 г. (Источник: <https://kulturologia.ru/blogs/160416/29193/>)

<sup>4</sup> Центральный государственный архив Республики Тыва (ЦГАРТ). Ф. 112. Оп. 1. Д. 4. Л. 4.

<sup>5</sup> Азиатская Россия. СПб., 1914. Т. 2: Земля и хозяйство. С. 486.

<sup>6</sup> Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 10. Д. 292. Л. 244.

<sup>7</sup> Адрианов А.В. Путешествие на Алтай и за Саяны, совершенное в 1881 г. по поручению ИРГО членом-сотрудником А.В. Адриановым. СПб., 1888. Т. 11. С. 379.

мую прибыль. Постепенно количество сплавляемых плотов увеличивалось, и к 1909 г. минусинские торговцы ежегодно сплавляли по Енисею до 40 плотов с разным грузом<sup>8</sup>.

Передвижение на плотах и лодках по Енисею для торговцев было крайне неудобным и опасным способом передвижения, однако среди них находились те, кто осмеливался сплавляться по Енисею. Сплав на плотах выглядел достаточно рискованным делом, осложненным коротким навигационным сроком. Многочисленные пороги и быстрое течение реки не позволяли установить свободное движение пароходов. Открытие пароходного сообщения требовало проведения широкомасштабной работы: исследовать и рассчитать путь, составить карты, расчистить пороги, приобрести дорогостоящие суда с мощными двигателями. Для осуществления проекта нужно было вложить значительные финансовые средства<sup>9</sup>. Предполагалось, что водный путь в верховьях Енисея мог бы свободно обслуживать пограничную полосу и другие районы тувинской территории<sup>10</sup>. С развитием судоходства в южной части Енисея существенно расширились торговые связи: для России удешевлялась поставка товаров в Монголию и Китай. Сибирские хлеботорговцы могли бы отправлять крупные партии хлеба, пользовавшегося большим спросом у монгольского населения<sup>11</sup>.

Движение из Минусинска в Туву было нерегулярным, любые поездки прекращались в определенные сроки: в ноябре, с конца марта до середины мая и в декабре. В эти месяцы движение временно останавливалось, и Усинско-Урянхайский край полностью изолировался от Минусинского округа. Находились редкие смельчаки, которые, несмотря на погодные условия, отправлялись через Саянские кряжи на лыжах<sup>12</sup>.

В тяжелейших условиях минусинские купцы умудрялись в год провезти в Засаянье до 500–600 тыс. пудов товара. С самого начала движения русских караванов в Туву актуальным стал вопрос о строительстве колесного тракта. Российские власти признавали важность устройства дороги для дальнейшей русской колонизации края<sup>13</sup>. Для русских предпринимателей, занимавшихся добычей золота в Туве, провоз машин и технического оборудования обходился так дорого, что очень часто его стоимость чуть ли не приравнивалась к стоимости груза. Перевозка продуктов первой необходимости на золотые прииски также была достаточно обременительна по финансовым затратам для золотопромышленников. По этой причине золотопромышленность в регионе плохо развивалась<sup>14</sup>.

В 1869 г. чиновник особых поручений при генерал-губернаторе Восточной Сибири князь Л.Н. Апакидзе и минусинский купец М.Ф. Веселков впервые подняли вопрос о прямом водном сообщении между Тувой и Минусинском по Енисею. Однако данная тема не получила поддержки в правительственных кругах и на некоторое время о ней забыли. Вопрос об улучшении путей сообщения стал серьезно рассматриваться правительством в конце XIX – начале XX в. В это время придавалось большое значение важности изучения района Верхнего Енисея для установления регулярного и безопасного передвижения судов<sup>15</sup>.

Русские предприниматели, заинтересованные в улучшении состояния путей сообщения, предлагали пожертвовать значительные суммы на строительство колесного тракта и расчистку порогов в верховьях Енисея. Минусинский купец Г.П. Сафьянов неоднократно обещал выделить из личных средств 200 тыс. руб. для проведения колесного пути от дер. Григорьевки до с. Усинского<sup>16</sup>. Одновременно с идеей строительства колесного тракта российские торговцы стремились оказывать финансовую поддержку подрядчикам в деле освоения водных путей. В 1896 г. минусинские предприниматели Н.П. Пашенных и Г.П. Сафьянов предлагали 100 тыс. руб. для расчистки русла р. Енисей. Их инициативу поддержали

<sup>8</sup> ГАИО. Ф. 25. Оп. 10. Д. 292. Л. 198.

<sup>9</sup> Там же. Оп. 11. Д. 47. Л. 5 об.

<sup>10</sup> Там же. Д. 3. Л. 104 об.

<sup>11</sup> Азиатская Россия... С. 487.

<sup>12</sup> Родевич В.М. Урянхайский край и его обитатели. СПб., 1912. С. 3.

<sup>13</sup> РГИА. Ф. 22. Оп. 2. Д. 1593. Л. 5.

<sup>14</sup> Рукописный фонд Тувинского института гуманитарно-прикладных исследований (РФ ТИГПИ). Д. 103. Л. 6.

<sup>15</sup> История Тувы. Новосибирск, 2001. Т. I. С. 289.

<sup>16</sup> РГИА. Ф. 22. Оп. 2. Д. 1593. Л. 5.

усинский пограничный начальник и Минусинская городская дума. Однако высшие органы власти в то время отклонили данный проект<sup>17</sup>.

Исследования водного пути в верховьях Енисея стали проводиться в начале XX в. после признания Министерством финансов важности улучшения путей сообщения между Россией и Тувой. Наряду с пониманием необходимости строительства колесного тракта одновременно уделялось значительное внимание возможности речного судоходства в Усинско-Урянхайском крае. Считалось, что водный путь мог бы свободно обслуживать пограничную полосу и районы Тувы. Разведочные работы 1904 г. показали, что русло Енисея от Минусинска до Большого порога свободно для передвижения мелкосидящих паровых судов, которые не могли перейти только через Большой порог<sup>18</sup>.

Наиболее актуальным стал вопрос об улучшении путей сообщения в Усинско-Урянхайском крае после стремительного проникновения китайского капитала на тувинскую территорию в начале XX в., когда стали очевидны преимущества китайских коммерсантов по сравнению с русскими купцами. Кроме того, после окончания Русско-японской войны строительство колесной дороги приобрело стратегическое значение для России. Для успешной колонизации Усинско-Урянхайского края требовалось разрешение вопроса о транспортной инфраструктуре.

С 13 по 23 декабря 1906 г. в Иркутске проводилось совещание о путях сообщения в Сибири, которому придавалось общероссийское значение. На нем обсуждались вопросы по водным, железнодорожным и сухопутным коммуникациям региона. Мероприятие проводилось под председательством генерал-губернатора Восточной Сибири А.Н. Селиванова. Участниками совещания были представители сибирской общественности, чиновники, специалисты из Министерства путей сообщения, а также столичные и местные журналисты. Основой мероприятия стало обсуждение перспективных проектов, докладов, планов и записок, направленных на улучшение и развитие единой транспортной инфраструктуры в Сибирском регионе. На совещании был представлен план открытия пароходного движения в верховьях Енисея с целью успешной колонизации Усинского пограничного округа и развития торгово-промышленного предпринимательства, при этом судоходству придавалось «общегосударственное значение»<sup>19</sup>.

Решения и итоги иркутского совещания способствовали проведению региональных мероприятий по более детальному рассмотрению вопросов развития транспорта на местах. С 25 по 29 апреля 1907 г. минусинские предприниматели при взаимодействии с Усинским пограничным управлением организовали заседание комиссии по вопросам благоустройства и развития Усинского пограничного округа, в целом посвященное интересам русской колонизации. Идейным организатором и председателем комиссии стал усинский пограничный начальник А.Х. Чакиров. В состав членов комиссии вошли: помощник пограничного начальника Х.А. Курылев, усинский волостной старшина Г.И. Смолин, участковый врач Н.Н. Высоцкий, а также крупные предприниматели Г.П. Сафьянов, Р.В. Вавилин, И.И. Попов, И.В. Кузнецов и Ф.Г. Шепелин<sup>20</sup>.



Рис. 2. Паром-перетяга на 161 версте.  
Усинская дорога. 1913 г.

(Источник: <https://minusinsk-uezd.livejournal.com>)

<sup>17</sup> Дулов В.М. Социально-экономическая история Тувы. XIX – начало XX вв. М., 1956. С. 502.

<sup>18</sup> РГИА. Ф. 22. Оп. 2. Д. 1593. Л. 10.

<sup>19</sup> Распопина А.А. Иркутское совещание о путях сообщения // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2014. С. 164.

<sup>20</sup> ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 3. Л. 103.

Очевидно, что среди широкого круга проблем, существовавших в Усинском пограничном округе, самым актуальным на тот момент являлось состояние транспортных коммуникаций. Комиссия пришла к выводу, что Усинский колесный тракт не сможет полностью удовлетворять потребности в грузовом движении, необходимом для успешного хозяйственного освоения Усинско-Урянхайского края. Участники отметили, что в будущем экипажная дорога через Саяны в силу ограниченности сможет обслуживать только северную часть Усинского пограничного округа, тогда как южная приграничная зона останется в стороне. В итоге комиссия признала, что, наряду со строительством Усинского колесного тракта, дальнейшая колонизация региона будет осуществляться благодаря открытию судоходства в верховьях Енисея. Передвижение судов по Енисею позволило бы обслуживать не только пограничную зону, но и продвинуться вглубь тувинской территории. Водная магистраль открывала более перспективные возможности по сравнению с колесной дорогой. Комиссия признавала одновременно важность развития сухопутных и водных путей сообщения. По подсчетам участников, на проведение всех работ требовалось 300–400 тыс. руб.<sup>21</sup>

Минусинские предприниматели, противодействуя сложившемуся мнению о невозможности установления водного пути между Россией и Тувой, возлагали большие надежды на Енисей как коммуникационную артерию. Один из членов усинской комиссии золотопромышленник В.М. Чирков обещал оказывать финансовую поддержку тому, кто расчистит пороги в течение пяти лет после открытия пароходства: платить по 60 коп. за провозимый пуд его груза вместо установленного тарифа 40–45 коп. В то время добыча золота в Туве обходилась предпринимателям достаточно дорого, на прииски нужно было привезти дорогостоящее оборудование, специальные инструменты, провизию и др. Ежегодно Чирков перевозил не менее 20 тыс. пуд. груза<sup>22</sup>.

В 1907–1909 гг. инженер В.М. Родевич провел основательное исследование в верховьях Енисея. Он подробно изучил район от Хемчика до Минусинска и подготовил судоходные карты. Таким образом, Малый Енисей был исследован на 75 верст в его нижнем течении. В результате изыскательных работ В.М. Родевич установил, что Верхний Енисей может быть вполне пригоден для судоходства. На плесе Енисея от Минусинска до дер. Означенной протяженностью в 117 верст предполагалось установить пароходное движение. Согласно плану, в летнее время пароходы могли бы подниматься до Минусинска с осадкой в четыре фута. В период осеннего мелководья осадка не должна была превышать трех футов. В 1909 г. участок от Минусинска до Означенной поступил в ведение Министерства путей сообщения. Дальнейшее исследование показало, что место, где Енисей прорезает Саяны (на протяжении 275 верст) до Большого порога и выше, представляется маловероятным для судоходства. Сам Большой порог, забитый каменными глыбами, не позволял продвижению пароходов. На этом участке Енисей становился быстротечным: скорость течения составляла от 7 до 17 верст в час. На реке имелось множество быстротоков, водоворотов и волнистых мест (шивер). Кроме Большого порога, существенным препятствием для пароходства было наличие 5 меньших порогов и до 20 трудных шивер. В 1907 г. моторному катеру «Идея» удалось дойти до Утинского порога, а затем его вытянули на бичеве. В 1909 г. опыт с продвижением катера «Идея» повторили и вытянули по берегу вновь застрявшее судно. В целом опыты с продвижением катера со значительной долей риска закончились благополучно. Исследовательские работы привели к выводу, что для свободного судоходства в верховьях Енисея необходимо провести шлюзование канала на правом берегу порога. Для осуществления данной работы требовалось не менее 1 млн руб.<sup>23</sup>

Вопрос о строительстве Усинского колесного тракта окончательно решился с принятием 19 июня 1909 г. Государственной думой соответствующего закона. Специально для строительства дороги был открыт кредит в сумме 1 млн 250 тыс. руб. Однако на деле выде-

<sup>21</sup> ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 3. Л. 104.

<sup>22</sup> Там же. Л. 105.

<sup>23</sup> *Островских П.Е.* Усинско-Урянхайский край // Сибирский торгово-промышленный ежегодник. 1913 г. СПб., 1913. Отд. 2. С. 104.

лили всего 200 тыс. руб., и именно по этой причине строительство колесного тракта проходило медленно. Подготовка к строительным работам затянулась до 1911 г., и за первые два года подрядчикам удалось провести всего 32 км пути<sup>24</sup>. Одновременно в Усинско-Урянхайский край направлялись экспедиции с целью исследования географических и природных условий, а также геополитической обстановки<sup>25</sup>. Работы по расчистке русла Верхнего Енисея от дер. Означенной до устья р. Кемчик начали проводиться с 1911 г. По подсчетам, на осуществление четырехлетнего проекта требовалось потратить не менее 500 тыс. руб.<sup>26</sup>

На местном уровне проблема улучшения путей сообщения была вновь поднята 10 января 1913 г. на состоявшемся в Минусинске совещании по вопросу о развитии торговли с Монголией через Усинский пограничный округ. В работе совещания приняли участие минусинский городской голова П.А. Бахов, податной инспектор А.А. Сахновский, а также минусинские предприниматели И.Г. Сафьянов, Р.В. Вавилин, М.М. Вильнер, Н.П. Пашенных и др. Круг рассматриваемых вопросов выглядел достаточно широким для встречи подобного уровня: от установления пошлины на все ввозимые в Туву товары до улучшения состояния коммуникационных связей. По мнению участников, для



Рис. 3. Плот в верховьях р. Енисей. 1906 г.  
Фото: Н. Федоров (Источник: <https://minusinsk-uezd.livejournal.com>).

успешной колонизации Усинско-Урянхайского края прежде всего необходимо было провести удобные пути сообщения. Участники совещания внесли предложение о возможности строительства железной дороги из Минусинска в Туву с выходом на Транссибирскую магистраль. Однако проведение железной дороги в этом районе выглядело в то время фантастическим проектом, требовавшим огромных финансовых затрат. Поэтому на совещании приоритетными для рассмотрения остались более «приземленные» варианты: установление пароходного сообщения по Енисею и ускорение начатого строительства Усинского колесного тракта. В будущем возлагались большие надежды на расширение торговых связей и выход на монгольский рынок – предполагалось проведение пути из Тувы в Улясутай. Минусинские предприниматели отдавали предпочтение пароходному сообщению по Енисею, так как считали, что водный путь наиболее удобен для перевозки грузов. По подсчетам торговцев, открытие пароходного сообщения удешевило бы доставку товаров в 8–10 раз<sup>27</sup>.

Практически все семь предпринимателей, принявших участие в работе совещания, были крайне заинтересованы в устройстве речного судоходства. Многие купцы в Туве сочетали торговлю с другими видами предпринимательской деятельности. Минусинский купец второй гильдии М.И. Бяков много лет прожил в Хемчике и одновременно с торговым предпринимательством успешно занимался скотоводством. В вывозе скота были заинтересованы крупные усинские торговцы Медведевы и Вавилины. Основываясь на обработке сельскохозяйственных продуктов, они открыли собственные мелкие промышленные предприятия (кожевенный и маслодельный заводы). Успешная торговля скотом в Туве позволила Г.П. Сафьянову и И.П. Окулову вкладывать капитал в местную золотодобывающую отрасль, требовавшую значительных затрат по перевозке оборудования<sup>28</sup>. Развитие транспортной инфраструктуры волновало не только купцов, но и мелких торговцев. После Синьхайской революции 1911 г. и изгнания китайцев из Тувы торговые заведения разных

<sup>24</sup> История Тувы... С. 289.

<sup>25</sup> РФ ТИГПИ. Д. 103. Л. 4.

<sup>26</sup> Сафронов С.А. Развитие речного судоходства... С. 192.

<sup>27</sup> ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 47. Л. 5 об.

<sup>28</sup> Дулов В.И. Социально-экономическая история Тувы... С. 502.

уровней, принадлежавшие русским предпринимателям, смогли вновь возобновить активную деятельность. К 1913 г. в Туве действовало до 70 российских торговых факторий<sup>29</sup>. С начала XX в., кроме минусинских и усинских купцов, интерес к ресурсам в Туве стал проявлять томский купец и известный золотопромышленник К.И. Иваницкий. С 1905 по 1911 г. он отправил туда четыре экспедиции с целью выявления общей экономической обстановки в регионе. Предприниматель планировал импортировать в Монголию и Туву товары российского производства<sup>30</sup>. Учитывая, что он являлся одним из крупнейших золотопромышленников страны, можно предполагать его стремление разрабатывать золотоносные прииски на тувинской территории. Вопрос о благотворительной деятельности и меценатстве российских купцов в Туве практически не исследован и в дальнейшем требует глубокого и детального рассмотрения. Среди русских благотворителей в Туве известна лишь семья Сафьяновых. Очевидно, что все предприниматели были заинтересованы в улучшении путей сообщения и могли в разной степени оказать материальную поддержку для решения этой задачи.

В целом с 1911 по 1913 г. удалось провести специальные работы по очистке верхнего участка русла Енисея от порогов и скал. Процесс оказался трудоемким и требовавшим значительных вложений. На проведение работ казна выделила 328 тыс. руб. В соответствии с планом очистительные процедуры предполагалось закончить к 1915 г. Для безопасного движения через Большой порог планировалось строительство обводного шлюзового канала длиной 150 саженей, или туэрной тяги (для этого предназначался специальный туэрный пароход для перевозки судна на участках Енисея с большой скоростью течения). Однако в связи с начавшейся Первой мировой войной и нестабильной обстановкой в стране работы приостановили с перспективой в будущем вновь возобновить<sup>31</sup>. В предвоенное время инженерами был внесен значительный вклад по исследованию Верхнего Енисея, рабочим удалось расчистить часть пути от камней. Однако переселенческая организация не имела достаточных средств для покупки парохода, способного осуществлять движение в верховьях Енисея. В военные годы строительство колесной дороги приостановили, но и в недостроенном виде она начала функционировать. Окончательно дорогу построили в советское время<sup>32</sup>. Усинский колесный тракт стал основной коммуникационной связной линией в Усинско-Урянхайском крае, в то время как проект учреждения пароходства в Верхнем Енисее был законсервирован.

Таким образом, в начале XX в. в силу сложившихся обстоятельств вопрос об устройстве речной коммуникационной линии между Россией и Тувой решался на правительственном уровне. Пароходное сообщение в Туву признали одним из приоритетных направлений в дальнейшем освоении и развитии края. Предпринятая попытка установить водное транспортное сообщение между Россией и Усинско-Урянхайским краем оказалась незавершенной. Регулярное речное судоходство в верховьях Енисея, на которое делали ставку правительство, местные власти и предприниматели, в советское время не оправдало возлагаемых на него надежд. На современном этапе важнейшее значение придается проекту строительства железной дороги – главной транспортной артерии, которая соединит Республику Тыва с Красноярским краем и даст мощный толчок развитию экономики региона.

### *Литература*

Адрианов А.В. Путешествие на Алтай и за Саяны, совершенное в 1881 г. по поручению Императорского Русского Географического общества членом-сотрудником А.В. Адриановым // Записки ИРГО. СПб., 1888. Т. 11. С. 145–444.

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.

<sup>29</sup> ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 47. Л. 5.

<sup>30</sup> РФ ТИГПИ. Д. 103. Л. 17.

<sup>31</sup> Дацьшен В.Г., Ондар Г.А. Саянский узел: Усинско-Урянхайский край и российско-тувинские отношения в 1911–1921 гг. Кызыл, 2003. С. 95.

<sup>32</sup> Дулов В.И. Социально-экономическая история Тувы... С. 504.

Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX в. Новосибирск: Наука. Сибирское отд-е, 1990. 216 с.

Гонина Н.В. Становление Енисейского пароходства в 1861–1914 гг. // Научное обозрение Саяно-Алтая. 2020. № 4 (28). С. 19–25.

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

Дацышен В.Г., Ондар Г.А. Саянский узел: Усинско-Урянхайский край и российско-тувинские отношения в 1911–1921 гг. Кызыл: Республиканская типография, 2003. 284 с.

Дулов В.М. Социально-экономическая история Тувы. XIX – начало XX вв. М.: Изд-во АН СССР, 1956. 608 с.

История Тувы / под общей ред. С.И. Вайнштейна, М.Х. Маннай-оола. Новосибирск: Наука, 2001. Т. 1. 367 с.

Кискидосова Т.А. Проблемы водных путей сообщения в Енисейской губернии в освещении региональной периодической печати во второй половине XIX в. // Научное обозрение Саяно-Алтая. 2018. № 4 (24). С. 25–31.

Островских П.Е. Усинско-Урянхайский край // Сибирский торгово-промышленный ежегодник. 1913 г. СПб.: Тип-я Т-ва «Наш век», 1913. Отд. 2. С. 22–31.

Распопина А.А. Иркутское совещание о путях сообщения // Иркутский историко-экономический ежегодник 2014. Иркутск: Байкальский гос. ун-т, 2014. С. 158–165.

Родевич В.М. Урянхайский край и его обитатели. СПб.: Тип-я М.М. Стасюлевича, 1912. 60 с.

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

Федорова В.И. Развитие транспортной сети в Енисейской губернии во второй половине XIX – начале XX в. // Материалы Сибирского исторического форума. Красноярск: Резонанс, 2016. С. 39–43.

Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижегородского государственного гуманитарного университета. 2008. № 3. С. 3–18.

### References

Adrianov, A.V. (1888). Puteshestvie na Altay i za Sayany, sovershennoe v 1881 g. po porucheniyu Imperatorskogo Russkogo Geograficheskogo obshchestva chlenom-sotrudnikom A.V. Adrianovym [Journey to the Altai and Beyond the Sayan Mountains, Made in 1881 on Behalf of the Imperial Russian Geographical Society by a Member of the Staff A.V. Adrianov]. In *Zapiski IRGO*. St. Petersburg. Vol. 11, pp. 145–444.

Bol'shakov, V.N. (1990). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri: XIX v.* [Essays on the History of River Transport in Siberia: 19<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk, Nauka, Sibirskoe otd-e. 216 p.

Datsyshen, V.G., Ondar, G.A. (2003). *Sayanskiy uzел: Usinsko-Uryankhayskiy kray i rossiysko-tuvinskie otnosheniya v 1911–1921 gg.* [Sayan Knot: Usinsk-Uriankhay Region and Russian-Tuvan Relations in 1911–1921]. Kyzyl, Respublikanskaya tip-ya. 284 p.

Dulov, V.M. (1956). *Sotsial'no-ekonomicheskaya istoriya Tuvy XIX – nachalo XX vv.* [Socio-Economic History of Tuva. 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Moscow, Izd-vo AN SSSR. 608 p.

Fedorova, V.I. (2016). Razvitie transportnoy seti v Eniseyskoy gubernii vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v. [Development of the Transport Network in the Yenisey Province in the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. In *Materialy Sibirskogo istoricheskogo foruma*. Krasnoyarsk, Rezonans, pp. 39–43.

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

Goncharov, A.E., Karelin, N.M. (2018). Organizatsiya parokhodnogo soobshcheniya na Enisee v XIX veke: istoriya odnogo dnevnika [Organization of Steamship Traffic on the Yenisei in the 19<sup>th</sup> Century: the History of One Diary]. In *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta*. No. 2, pp. 15–26.

Gonina, N.V. (2020). Stanovlenie Eniseyskogo parokhodstva v 1861–1914 gg. [Formation of the Yenisey Shipping Company in 1861–1914]. In *Nauchnoe obozrenie Sayano-Altaya*. No. 4 (28), pp. 19–25.

Istoriya Tuvy (Ed.). (2001). *Istoriya Tuvy* [The History of Tuva]. Novosibirsk, Nauka. Vol. 1. 367 p.

Kiskidosova, T.A. (2018). Problemy vodnykh putey soobshcheniya v Yeniseyskoy gubernii v osveshchenii regional'noy periodicheskoy pechati vo vtoroy polovine XIX v. [Problems of Waterways in the Yenisey's Province in the Coverage of Regional Periodicals in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Nauchnoe obozrenie Sayano-Altaya*. No. 4 (24), pp. 25–31.

Ostrovskikh, P.E. (1913). Usinsko-Uryankhayskiy kray [Usinsk-Uriankhay Region]. In *Sibirskiy torgovo-promyshlennyy ezhegodnik*. St. Petersburg, Tip-ya T-va "Nash vek". Vol. 2, pp. 22–31.

Raspopina, A.A. (2014). Irkutskoe soveshchanie o putyakh soobshcheniya [Irkutsk Meeting on Ways of Communication]. In *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*. Irkutsk, Baykal'skiy gosudarstvennyy universitet, pp. 158–165.

Rodevich, V.M. (1912). *Uryankhayskiy kray i ego obitateli* [Uriankhay Region and Its Inhabitants]. St. Petersburg, Tip-ya M.M. Stasulevicha. 60 p.

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

Shilovskiy, M.V. (2008). Transportnye proekty Aziatskoy Rossii do 1917 g. [Transport Projects of Asian Russia Before 1917]. In *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta*. No. 3, pp. 3–18.