

А.Е. Гончаров*

ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ СУДОХОДСТВО В ДОПАРОХОДНУЮ ЭПОХУ И СНАБЖЕНИЕ ТУРУХАНСКОГО КРАЯ (ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX ВЕКА)

doi:10.31518/2618-9100-2026-4-4
УДК 94:332(571.5)"1800/1850"*Выходные данные для цитирования:**Гончаров А.Е. Енисейское речное судоходство в допароходную эпоху и снабжение Туруханского края (первая половина XIX века) // Исторический курьер. 2026. № 4 (48). С. 65–84. URL: <http://istkurier.ru/data/2026/ISTKURIER-2026-4-04.pdf>*

A.E. Goncharov*

YENISEI RIVER SHIPPING IN THE PRE-STEAMBOAT ERA AND THE SUPPLY OF THE TURUKHANSK REGION (FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY)

doi:10.31518/2618-9100-2026-4-4

*How to cite:**Goncharov A.E. Yenisei River Shipping in the Pre-Steamboat Era and the Supply of the Turukhansk Region (First Half of the 19th Century) // Historical Courier, 2026, No. 4 (48), pp. 65–84. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2026/ISTKURIER-2026-4-04.pdf>]*

Abstract. This article examines riverine shipping on the Yenisei River during the first half of the nineteenth century, a period predating the introduction of steamships. Drawing on archival sources (administrative records, shipbuilding registers, expedition logbooks) and contemporaneous memoirs, the study analyzes the role of water transport in provisioning the remote Turukhansk Region. It investigates the principal vessel types employed on the Yenisei – doshchaniks, barks, decked boats, and rafts – along with their design, cargo capacity, construction costs, and operating conditions. The findings indicate that Yenisei shipbuilding and navigational practices perpetuated seventeenth-century folk traditions and evolved in relative isolation from broader Russian and international developments. Particular attention is paid to the system of bread magazines – emergency granaries established as famine relief facilities and the logistical mechanisms for transporting grain northwards from Minusinsk and Krasnoyarsk to the Lower Yenisei. The study assesses shipping volumes, regional grain prices, the roles of merchants and the state together with the persistent challenges posed by the lack of adequate communications, exorbitant transportation costs, and local mismanagement. Furthermore, the paper addresses upstream cargo movement, specifically, in regards to the local fishing industry and its deliveries to southern areas of the province. This operation involved the laborious towing of vessels by teams of men, and, sometimes, animals. Navigational conditions in the estuarine zone, the hazards opposing wooden vessels, and pilotage practices are also examined. The article further discusses early regulatory interventions by the state, notably the installation of navigation beacons in 1819, and the enduring problem of outdated cartography. The study concludes that the established shipping system not only failed to promote, but actively hindered the economic development of the North, as technical obsolescence was exacerbated by unfavorable economic conditions in the region.

Keywords: Yenisei River, riverine navigation, Turukhansk Region, emergency granaries, provisions, Yenisei vessels.

The article has been received by the editor on 29.04.2026. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

* **Александр Евгеньевич Гончаров**, кандидат исторических наук, Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика М.Ф. Решетнева, Красноярск, Россия, e-mail: goncharovae@sibsau.ru
Alexander Evgenievich Goncharov, Candidate of Historical Sciences, Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: goncharovae@sibsau.ru

Аннотация. В статье рассматривается история речного судоходства на Енисее в первой половине XIX в., т.е. в допароходную эпоху. На основе широкого круга архивных источников (делопроизводственной документации, ведомостей о судостроении и шканечных журналов экспедиций), а также опубликованных воспоминаний современников проанализировано развитие водного транспорта, а также его роль в обеспечении продовольствием Туруханского края. Охарактеризованы основные типы судов, применявшихся на Енисее (дощаники, барки, палубные лодки, плоты), их конструктивные особенности, грузоподъемность, стоимость постройки и условия эксплуатации. Показано, что енисейское судостроение и навигационные практики представляли собой продолжение традиций народного судостроения предшествующих эпох и развивались изолированно от общероссийских и мировых тенденций. Особое внимание уделено системе запасных хлебных магазинов, созданных для борьбы с голодом в крае, и механизмам доставки зерна с юга (из Минусинского и Красноярского округов) в низовья Енисея. Рассмотрены масштабы перевозок, стоимость хлеба в разных районах края, роль частных поставщиков и казны, а также трудности, связанные с неразвитостью путей сообщения, высокой стоимостью транспортировки и злоупотреблениями местных властей. Отдельный раздел посвящен обратному движению по Енисею и вывозу рыбы в южные районы губернии, что требовало крайне трудоемкой буксировки судов бечевой против течения. Описаны условия плавания в устьевой зоне, риски для деревянных судов и особенности лоцманской проводки. Рассматриваются первые меры по регулированию судоходства (установка вех в 1819 г.) и проблема отсутствия актуальных картографических материалов. Сделан вывод, что сложившаяся система судоходства не только не стимулировала, но и сдерживала хозяйственное освоение Приенисейского Севера, а техническая отсталость дополнялась неблагоприятной экономической конъюнктурой губернии.

Ключевые слова: Енисей, судоходство, Туруханский край, хлебные магазины, продовольствие, енисейские суда.

Статья поступила в редакцию 29.04.2026 г.

Водные артерии, прежде всего речные, представляли собой неотъемлемую составляющую процесса колонизации Сибири в XVII–XVIII вв.: при отсутствии надежного сухопутного сообщения русские промышленные и служилые люди продвигались в отдаленные северо-восточные районы страны, используя разветвленную систему речных притоков и волоков, которые они открывали и осваивали. Основанная по берегам судоходных рек Русская Сибирь была страной водного транспорта, где передвижения осуществлялись чуть ли не исключительно по водным «дорогам». Эта особенность освоения территории нашла прямое отражение, например, в сибирской допетровской картографии, где реки являются основой карты, к которой привязаны все остальные географические объекты¹. Так, в знаменитой «Хорографической книге Сибири» С.У. Ремезова расстояния указаны в днях пути (по воде или по льду), а не в принятых единицах измерения.

В XIX в. речные пути не утратили свою значимость для обеспечения связанности территорий Крайнего Севера с административными и экономическими центрами, находящимися в южной части региона. Среди сибирских регионов особое место занимала наиболее протяженная в меридианном направлении Енисейская губерния². В ее состав входила огромная территория Туруханского края, связанность которого с губернскими центрами – Красноярском и Енисейском – обеспечивалась исключительно по реке Енисей как по воде, так и по льду.

¹ Akerman J.R. The Imperial Map: Cartography and Mastery of Empire. University of Chicago Press, 2009. P. 56.

² В настоящей работе топоним «Енисейская губерния» будет использоваться для обозначения территорий, вошедших в ее состав на момент образования в 1822 г.; это же относится к топониму «Туруханский край».

Для многих малых населенных пунктов Крайнего Севера подобное положение дел сохраняется и в наши дни: в условиях отсутствия железнодорожного и автомобильного сообщения транспортная связь этих поселков и даже городов с «большой землей» поддерживается главным образом по воде. Авиация хотя и приняла на себя значительную долю пассажирских перевозок, едва ли способна составить конкуренцию водному транспорту в сфере грузоперевозок.

Сегодня основное снабжение товарами народного потребления и продовольствием удаленных населенных пунктов северных районов Красноярского края – Туруханского и Таймырского, расположенных по берегам Енисея и его притокам, осуществляется в ходе навигационной кампании – так называемого «северного завоза» из Красноярска. Следует отметить, что начиная с 1980-х годов, когда была освоена круглогодичная навигация по Карскому морю, г. Норильск и прилегающий к нему район стали снабжаться так же и по морю через морской порт Дудинки. Это, однако, никак не сказалось на обеспечении других енисейских населенных пунктов, снабжение которых традиционно производилось с юга.

В связи с тем, что схема снабжения северных районов Приенисейской Сибири принципиально не изменилась, небезынтесным будет обратиться к ее истории. Настоящая работа посвящена изучению функционирования речного судоходства на Енисее в первой половине XIX в., т.е. в период, когда здесь еще не появились первые паровые суда, существенно изменившие судоходные практики. Этот вопрос будет рассмотрен в контексте проблемы снабжения продовольствием Туруханского края.

На сегодняшний день существует достаточно обширная историография по истории енисейского судоходства, охватывающая спектр вопросов – от материально-технических до функциональных, однако большая часть публикаций посвящена пароходной эпохе, т.е. периоду после 1863 г. Небольшой пласт работ, затрагивающий интересующий нас период, не является специализированным, но рассматривает судоходство в контексте связанных с ним явлений и хозяйственных процессов (научных исследований, рыбопромышленности, торговли, снабжения)³.

Отсутствие надежных путей сообщения издавна признавалось основным фактором, сдерживающим развитие северных территорий⁴. Проблему транспортной интегрированности удаленных и труднодоступных северных регионов Сибири пытались решить неоднократно на протяжении XVIII–XX вв. Предлагались различные инженерно-технические и экономические решения, например соединение сибирских рек системой каналов, железнодорожное строительство и др. Единственным реалистичным решением оказалось освоение морского судоходства в Карском море и создание транспортной системы по схеме «река – море».

Необходимо учитывать, что первоначальная колонизация и освоение Приенисейского Севера происходили в специфических социально-экономических условиях. Их исчезновение повлекло за собой значительные перемены в хозяйственной и общественной жизни региона. Смещение транспортных путей на юг, снижение поголовья соболя, обеспечивающего основной доход для жителей края, а также значительное снижение роли Туруханского Свято-Троицкого монастыря в хозяйстве края после 1764 г. привели к тому, что край постепенно стал приходить в упадок. Позже, в 1830-е годы, удар по демографии северного края нанес отток

³ Среди наиболее значимых работ, исследующих вопросы енисейского судоходства в рассматриваемый период, следует указать: *Большаков В.Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск, 1991; *Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А.* История развития рыбного промысла в низовьях Енисея в досоветский период (1822–1917 гг.) // Вестник КрасГАУ. 2012. № 4. С. 244–249; *Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А.* Освоение водных путей северной части бассейна Енисея в XVII – начале XX века [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2022. № 3. С. 86–103. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-07.pdf> (дата обращения: 20.04.2026); *Комлева Е.В.* Казенные запасные хлебные магазины Туруханского края в первой половине XIX в. // Енисейский Север: история и современность. Красноярск, 2016. Вып. 2. С. 16–47; *Комлева Е.В.* Снабжение хлебом северных районов Сибири (XVII–XIX вв.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. № 3. С. 13–18.

⁴ См.: *Пинхенсон Д.М.* Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 46; *Комлева Е.В.* «Народ молодой и здоровый»: русские поселенцы в Туруханском крае в конце XVIII – первой половине XIX века // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2017. № 3. С. 132.

населения на золотые прииски. Важно отметить, что, несмотря на многократные усилия правительства оживить этот регион путем увеличения числа русских поселенцев, эти инициативы не увенчались особым успехом. Социально-демографическая картина в крае оставалась достаточно безрадостной на протяжении всего XIX в., несмотря на некоторое увеличение числа русских поселенцев в первой половине века, главным образом за счет принужденного переселения в начале века. Так, если в 1795 г. в крае проживало всего 475 жителей русского происхождения, то к концу 1830-х годов численность населения выросла за счет государственных (892 чел.) и экономических (34 чел.) крестьян; еще одним источником пополнения населения стали ссыльнопоселенцы (531 чел. в 1837 г.)⁵. Большая часть жителей края состояла из коренного населения – «инородцев», ведущих кочевой образ жизни и занятых ведением традиционных видов хозяйства – оленеводством, охотой и рыболовством.

Оказавшись на Севере, крестьяне, для которых основной хозяйственной деятельностью было хлебопашество, сталкивались с невозможностью его ведения⁶. В результате многие поселенцы погибали в первую же зиму от голода и холода. Пожалуй, за исключением секты скопцов, члены которой ссылались в Туруханский край в 1830–1850-е годы, едва ли можно назвать удачные примеры переселенческих инициатив. Последним, благодаря строгим устоям их общины, удалось достаточно успешно обосноваться на новом месте и даже внедрить множество новшеств в ведение рыболовства и огородничества⁷. Различные предложения по улучшению организации хозяйственной деятельности (рыбного промысла и картофелеводства) высказывал во время пребывания в туруханской ссылке декабрист Ф.П. Шаховской⁸.

Большая часть перечисленных инициатив, к сожалению, так и осталась нереализованной. За исключением опыта скопцов, огородничество не достигло сколько-нибудь заметных успехов. Первое упоминание о выращивании картофеля – единственной относительно питательной овощной культуры, возделывание которой в южных районах края имело определенные перспективы, относится лишь к 1837 г.⁹ Столь же неблагоприятно обстояло дело и со скотоводством, которое сдерживалось суровыми климатическими условиями. Основой существования как русского, так и аборигенного населения оставались рыболовство и охота, однако и эти промыслы отличались примитивным уровнем развития.

Русское население края, как отмечает большинство современников, помещенное в незнакомую и неблагоприятную среду, отличалось низким уровнем предприимчивости и высокой степенью апатии: «Не ошибемся, если скажем в заключение, что все мысли этих людей вертятся большею частью около своего убогого хозяйства, а удовольствие в жизни состоит в животном пресыщении себя пищею»¹⁰.

Однако самостоятельно обеспечивать себя желанными продуктами питания северяне едва ли были в состоянии. Ввиду сложившегося плачевного положения властям приходилось принимать меры для того, чтобы обеспечить их продовольствием. Вопрос о продовольственном обеспечении Туруханского края неразрывно связан с такой мерой борьбы с голодом, как создание запасных хлебных магазинов, учреждение которых в России пришлось на конец

⁵ Комлева Е.В. «Народ молодой и здоровый»... С. 133.

⁶ Наиболее северным пунктом, где выращивался хлеб по Енисею, было село Дубческое (Ворогово), вблизи которого проходила граница Енисейского уезда и Туруханского края. Е.В. Комлева отмечает, что в 1850-е годы были достигнуты определенные успехи по выращиванию ячменя скопцами (Комлева Е.В. «Народ молодой и здоровый»... С. 138).

⁷ Комлева Е.В. «Народ молодой и здоровый»... С. 134, 138.

⁸ Там же.

⁹ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины Туруханского края... С. 25. Известно, что правительство со второй половины XVIII в. пыталось внедрить посадку картофеля. Более или менее удалось сдвинуться с мертвой точки после соответствующего указа 1842 г. (Котов П.П. Хлебные запасные магазины по законодательным источникам России XVIII – первой половины XIX веков // Научные ведомости. Сер.: История. Политология. Экономика. Информатика. 2013. № 1, вып. 25. С. 91).

¹⁰ Третьяков П.И. Туруханский край, его природа и жители. СПб., 1871. С. 154–155.

XVIII – начало XIX в.¹¹ Первые хлебные магазины были основаны в Туруханском крае (в Туруханске и Вернеимбатском) еще в конце XVIII в.¹² Эти два магазина оставались единственными до начала XIX в.¹³ После того как на Севере несколько лет подряд свирепствовал голод (1805–1808, 1810–1811 гг.), унесший жизни более сотни коренных жителей¹⁴, власти предприняли меры для увеличения числа магазинов. Приводятся разные оценки по количеству магазинов в Туруханском крае: например, отставной туруханский отдельный пристав П.И. Третьяков указывал, что на 1823 г. магазинов в крае было более 35¹⁵, в то время как историк Е.В. Комлева, опираясь на архивные документы, указывает, что в период 1825–1826 гг. хлебных магазинов в Туруханском крае было 24¹⁶. За десять лет количество магазинов увеличилось до 47, причем два крупных (складочных) магазина были расположены в Верхнеимбатском и Туруханске: отсюда хлеб перераспределялся в оставшиеся мелкие запасные магазины¹⁷.

С 1825 г. был учрежден особый запасный капитал в размере 32 501 руб. Хлебные магазины не только должны были обеспечивать автохтонное население продовольствием, но и служить регулятором цен на хлеб местных и приезжих торговцев. Однако, несмотря на наличие магазинов, ситуация со снабжением хлеба коренного населения не сильно изменилась. Обозначались две основные причины этому: во-первых, хлебные магазины располагались вдоль Енисея, следовательно, большую часть года они были слишком удалены от мест проживания и промыслов населения. Когда жители выходили к Енисею в летние месяцы, хлебные магазины уже не работали. Во-вторых, магазины принимали расчет наличными, в то время как торговцы были готовы менять хлеб на рыбу и пушнину. Это было гораздо более выгодным для нерусского населения, у которого зачастую отсутствовала звонкая монета¹⁸.

Создание большого числа хлебных магазинов повлекло за собой различного рода махинации как со стороны инородцев, так и местного начальства, которое начало прибегать к различного рода ухищрениям для увеличения запасов продовольствия с целью личного обогащения¹⁹. Нередкими были случаи, когда вахтеры магазинов обманывали население, обвешивая и обсчитывая его²⁰.

Конечно, недостаточно было учредить магазины, требовалось решить и вопрос о наполнении их хлебом: сделать это можно было только по Енисею. Система централизованного судоходства отсутствовала, поэтому перевозка осуществлялась представителями частного капитала, издревле принимавшего участие в снабжении северных регионов²¹. Так, по сообщению уже упомянутого Третьякова, крестьяне южной части Туруханского края за пять лет до учреждения большого количества магазинов стали обеспечивать себя хлебом, который закупался в Енисейске, а затем доставлялся на север барками²². Севернее Туруханска хлеб скупали у привозящих его торговцев. Что касается казенного хлеба, то его брали главным образом за наличный расчет. Отметим, что в вопросах снабжения продовольствием Туруханского края в первой половине XIX в. наблюдались неоднократные разногласия между казной, которая стремилась удержать монополию на торговлю хлебом, и частными поставщиками. Доходило до того, что местные власти, запретив торговые операции

¹¹ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 16.

¹² Комлева Е.В. «Народ молодой и здоровый»... С. 137.

¹³ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 229.

¹⁴ Там же; Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 16.

¹⁵ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 232.

¹⁶ Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 16.

¹⁷ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 18–19.

¹⁸ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 232; Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 23.

¹⁹ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 230–231.

²⁰ Комлева Е.В. «Народ молодой и здоровый»... С. 138.

²¹ Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 15.

²² Третьяков П.И. Туруханский край... С. 225.

с хлебом, конфисковывали заготовленное продовольствие и распродавали его по цене ниже рыночной²³.

Очевидно, что большие расстояния и трудности перевозки существенно увеличивали цену привозимого в Туруханский край хлеба. Неразвитость водного сообщения сказывалась не лучшим образом на стоимости транспортировки хлеба даже в самые южные районы края. Например, в 1820-е годы сплав груза в магазины Верхнеимбатска и Туруханска обходился в 70 коп. за пуд, а в магазины ниже Туруханска – в 95,5 коп., причем обе цены считались «низкими»²⁴.

По данным Е.В. Комлевой, если в 30-е годы XIX в. стоимость пуда пшеничной муки в Красноярске составляла 55–75 коп., а пуд ржаной муки обходился в 36–38 коп., то в Туруханске стоимость возрастала до 1 руб. 30 коп. и 60–80 коп. соответственно²⁵. Наиболее предприимчивые туруханские крестьяне закупали хлеб на юге, а затем сплавляли его на плотках в низовья, где сбывали инородческому и русскому населению²⁶.

Существуют различные оценки количества доставляемого в Туруханский край хлеба: от 50–80 тыс. пудов по оценкам одних исследователей до 60 тыс. по оценкам других²⁷. Большая часть доставляемого по реке хлеба осуществлялась частными лицами (до 30–50 тыс. пудов), казенный завоз составлял ежегодно 20–30 тыс. пудов пшеницы²⁸. Судя по всему, во второй половине века количество привозимого хлеба существенно снизилось. Так, согласно И.П. Третьякову, с 1852 по 1862 г. для населения Туруханского края ежегодно заготавливалось около 14 тыс. пудов хлеба на общую сумму 7 644 руб.²⁹. Лишь небольшое количество хлеба (800 пудов казенного и 2 тыс. пудов частного завоза) предназначалось для района, лежащего к северу и востоку от Дудинки³⁰.

Еще одним жизненно необходимым товаром, привозимым в край с юга, была соль. Соль доставлялась с Троицкого солеваренного завода и имела большое значение как для заготовки рыбы и мяса впрок, так и для рыболовных промыслов в низовьях Енисея. Отмечается, что для нужд северян ввозилась лишь 1 тыс. пудов, в то время как потребность для снабжения магазинов Енисейского округа составляла более 25 тыс. пудов³¹. В целом этого товара катастрофически не хватало, что отрицательно сказывалось на качестве засолки рыбы: А.И. Кытманов отмечал, что временами засолка была настолько плохой, что разложившуюся рыбу из бочек можно было вытащить только ковшом³². К порче рыбы приводила длительность ее транспортировки, осуществлявшаяся на лодках, которые тянули бечевой против течения³³.

Из населенных пунктов, куда доставлялся хлеб и иные товары, в архивных документах встречается упоминание об Усть-Курейском, Карасинском, Плахинском, Лузинском, Дудинском, Хетском и Толстоносковском (Толстый Нос)³⁴. Последний, вплоть до возникновения пароходного сообщения, представлял собой наиболее удаленный населенный пункт на Енисее, куда осуществлялось судоходство. После появления на реке первых самоходных судов протяженность судоходных маршрутов возросла: самой северной точкой, куда ходили пароходы, стало устье реки Гольчихи, лежащей у южной границы Енисейского залива.

²³ Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 16.

²⁴ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 28.

²⁵ Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 15.

²⁶ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 232.

²⁷ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 19.

²⁸ Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 16.

²⁹ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 234.

³⁰ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 19.

³¹ Там же.

³² Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 гг. Красноярск, 2016. С. 373.

³³ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История развития рыбного промысла в низовьях Енисея... С. 242.

³⁴ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 33.

До 1820 г. в устье Подкаменной Тунгуски находился еще один хлебный магазин. Однако, как сообщает П.И. Третьяков, он перестал существовать после того, как все смотрящее за ним казаки «вымерли»³⁵.

Начиная с 1830-х годов формируется еще одно направление продовольственных перевозок по Енисею – к золотым приискам в северной енисейской тайге. За два десятилетия развития золотодобычи численность рабочих перевалила за 80 тыс. человек, что потребовало организации новых путей снабжения. Были освоены водные маршруты по левым притокам Енисея – Подкаменной Тунгуске, Тее, Большому Питу и др. Хлеб теперь поступал не только из южных уездов губернии, но и с Ангары. В этот период заметно активизировалось судоходство в среднем и нижнем течении Енисея: так, в 1854–1859 гг. из Минусинского и Красноярского округов мимо Енисейска проследовало 60 судов неопределенного типа, 850 барок и 690 плотов с продовольствием и иными грузами для приисков северной тайги и Туруханского края³⁶.

Если сплав вниз по течению был обыденным явлением, то судоходное сообщение в обратном направлении в рассматриваемый период, напротив, встречалось достаточно редко. Это трудоемкое действие было связано главным образом с рыбными промыслами: низовья Енисея играли важную роль в обеспечении более южных регионов рыбой.

По оценке Третьякова, ежегодный улов рыбы в Туруханском крае составлял около 230 тыс. пудов (скорее всего этот показатель относится к 1860-м годам), большая часть из которых вывозилась в Енисейск³⁷. Для изучаемого периода более реалистичными выглядят сведения красноярских историков С.Т. Гайдина и Г.А. Бурмакиной, которые указывают, что в 1850-е годы енисейские рыботорговцы ежегодно вывозили в Енисейск с промыслов в низовьях Енисея около 28 тыс. пудов разных сортов рыбы³⁸.

Весьма красочно описывал процесс прихода в низовья Енисея рыбопромышленников в 1859 г. «енисейский летописец» А.И. Кытманов: «Весной Туруханский край оживал. Прибывали купцы из Енисейска. Сначала 4–5 палубные лодки грузоподъемностью по 300–600 пудов, затем 5–6 судов с грузом до 6 000–9 000 пудов, которые спускались до станка Красинского (хозяев этих судов называли “Красинцами”). Несколько судов спускались даже до Бреховских островов. На больших судах 50–70 рабочих, кормщик получал 70–90 рублей. Купцы выменивали привезенные товары на пушнину и рыбу. Рыба покупалась по расценкам на муксуна: муксун стоил 7–10 коп., нельма шла за два муксуна, чир по цене муксуна. В верхнеимбацком участке “белорыбцы” скупали пуд осетрины по 1–2 руб., муксуна 8–15 коп. за штуку, сельдей сырых 15–50 коп., копченых – 3–4 руб. Белорыбцы и красинцы вывозили из края белой рыбы 22 500 пуд., красной рыбы 5300 пуд. на сумму 29 633 руб.»³⁹.

А.И. Кытманов перечисляет енисейских купцов, занимавшихся низовой рыбной торговлей и располагавших собственными судами: А. Павлов, М.Е. Страшников, В.П. Скорняков, П.Е. Воробьев, А.В. Елтышев⁴⁰. Анализ биографических сведений об этих лицах позволяет заключить, что ни один из них не специализировался исключительно на судоходстве: рыбные промыслы служили для них лишь одним из доходных занятий, что характерно для сибирского купечества в целом⁴¹. Лишь с возникновением пароходных компаний стала формироваться определенная отраслевая специализация.

Из приведенного описания следует, что большинство судов ограничивалось плаванием до Карасинского станка, не доходя даже до современной Игарки. Лишь единичные судовладельцы рисковали спускаться ниже – к Толстому Носу и Бреховским островам.

³⁵ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 35.

³⁶ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей... С. 94.

³⁷ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 226.

³⁸ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей... С. 94.

³⁹ Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 372.

⁴⁰ Там же. С. 373.

⁴¹ Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 2012. С. 114, 247–248, 254.

Участок ниже мыса Крестовского (100 км от Дудинки), где начинается дельта Енисея, был не только труден из-за ослабления течения, но и крайне опасен для плоскодонных деревянных судов. Сплавщикам следовало проходить его по большой воде, сразу после ледохода, а возвращаться не позднее начала августа, до прихода северных ветров и штормов. Навигация в низовьях Енисея сопрягалась с высоким риском, особенно при северных ветрах, вызывавших сильное волнение, способное разрушить деревянные корпуса судов, скрепленных нагелями, или перевернуть судно: «в низовьях Енисея вал редок, но крупен; выше Туруханска – вал част и мечется во все стороны, а поэтому более опасен»⁴². Плавание при таких условиях могло привести к гибели судна и его экипажа.

Подъем вверх по реке был длительным и крайне тяжелым. Движение обеспечивалось преимущественно мускульной силой бурлаков-лямщиков. Сложность использования данного способа передвижения заключалась в том, что в связи с большой скоростью течения Енисея для подъема судов требовались значительные усилия: число работников, необходимое для того, чтобы тянуть барку, доходило до 50⁴³. На многих участках буксировка судна осложнялась отсутствием бечевника, труднопреодолимыми притоками, косами и отмелями. Хотя на многих судах имелись паруса, их использовали лишь при попутном ветре. Этот отказ от использования силы ветра для передвижения по реке вызывал недоумение у первых моряков, побывавших на Енисее в 1870-е годы: «О пользе парусов здесь еще не понимают. Единственными двумя судами, которые когда-либо ходили под косыми парусами по Енисею были, наши “Темза” и “Ибис”»⁴⁴.

В действительности первыми судами с косыми парусами, ходившими по Енисею, были дубель-шлюпка «Тобол» и бот «Оби почталион», использовавшиеся здесь в 1737–1741 гг. Однако, несмотря на передовое парусное вооружение «Оби почталиона», существенно превосходившее оснастку сибирских речных судов, а также на его способность лавировать, экипаж судна зачастую был вынужден прибегать к буксировке бота бечевой.

В Туруханском крае енисейский бечевник начинался от Толстого Носа и тянулся до границы края, причем проходил он исключительно вдоль правого (каменного) берега Енисея, за исключением двух мест – от Сумароково до Инзырева и от Чулково до Бородина, где плавание проходило вдоль левого (наволочного) берега⁴⁵. Это обуславливалось географическими особенностями реки – у правого берега находится меньше островов и больше глубина.

Поскольку не сохранилось описания путешествия по Енисею при помощи бечевы, приведем описание подобного путешествия по Нижней Тунгуске, где использовались большие палубные лодки, которые, помимо прочего, обеспечивали продовольствием графитовые прииски М.К. Сидорова. Одним из наиболее трудных участков маршрута на этой реке был Большой порог: до 1845 г. подъем по Нижней Тунгуске казенных больших палубных лодок с хлебом производился в конце лета. Это было трудоемкой и опасной процедурой: «Обыкновенно лодку, с тяжестью 400 пудов, тянули 4–5 человек казаков, а в порогах в лямку вставало до 30 человек»⁴⁶. При попутном ветре расстояние в 1 200 верст вверх по течению проходили за 40–43 дня. Большая часть пути лежала вдоль левого берега, который был удобнее для ходьбы, однако время от времени вынуждала рабочих идти вдоль скал, цепляясь за них. Вообще работа лямщиков была не из простых, требуя не только серьезного физического напряжения, но и приводившая к различного рода травмам.

Для буксировки небольших лодок с грузом (10–15 пудов) против течения иногда использовались парные собачьи упряжки (рис. 1). Собаки могли переплывать небольшие притоки Енисея и продолжать путь не останавливаясь. Правда, после 50–60 верст такой работы собаки стирали подошвы лап о камни и выходили из строя. Особенности данного

⁴² Третьяков П.И. Туруханский край... С. 32.

⁴³ Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска. Краткие сведения о реке и судоходстве. Пг., 1915. С. 163.

⁴⁴ Johnson H. The life and voyages of Joseph Wiggins. London, 1907. P. 158 (здесь и далее перевод наш. – А. Г.).

⁴⁵ Третьяков П.И. Туруханский край... С. 34.

⁴⁶ Там же. С. 39.

способа передвижения отмечали многие путешественники, для которых он казался по меньшей мере причудливым: «Время от времени мимо нас проплывала лодка, полная людей, которую тянули две-три великолепные местные собаки. Животные пригодны не только для того, чтобы тянуть зимние упряжки, но и для того, чтобы тянуть бечевой лодки. <...> Казалось, что, в отличие от зимней работы, это занятие было для них удовольствием»⁴⁷.



Рис. 1. Собаки тянут лодку на Енисее (Johnson H. The life and voyages of Joseph Wiggins. London, 1907)

Поскольку судоходство на Енисее в рассматриваемый период в целом представляло собой сочетание исторически обусловленных практик, часть которых восходит к начальному этапу освоения сибирских водных путей, а другая часть сформировалась под воздействием локальных географических условий и сложившихся местных традиций, для понимания ряда вопросов необходимо подробнее остановиться на некоторых из них.

Начнем с рассмотрения типов судов, использовавшихся на Енисее. В отличие от рассматриваемого периода, сибирское судостроение XVII–XVIII вв. освещено в научной литературе значительно полнее. Данные работы представляют определенный интерес для настоящего исследования, поскольку, как будет показано ниже, многие элементы енисейского судостроения наследовали традиции XVII в. Среди наиболее значимых публикаций следует выделить статью Е.В. Вершинина, посвященную истории таких традиционных типов судов, как дощаник и коч. В ней впервые специальное внимание было уделено сибирскому речному судостроению⁴⁸. Дальнейшее развитие данное направление получило в коллективной монографии, посвященной кочу⁴⁹. Ее основное содержание составляет анализ технических характеристик этого типа судов, однако присутствуют и отдельные сведения об организации ранних плаваний по Енисею. Сохраняет свою актуальность (включая прилагаемый альбом чертежей судов), несмотря на почтенный возраст, и исследование П.А. Богославского, посвященное купеческому речному и морскому судостроению⁵⁰. И хотя автор специально не затрагивает сибирскую традицию судостроения, данный труд представляет значительный интерес, поскольку сибирское судостроение генетически и типологически связано с судостроением Русского Севера, откуда оно берет свое начало.

Вопреки популярному представлению о широком использовании кочей для освоения Енисея и его речного бассейна, мы встречаем лишь отдельные случаи строительства и применения этих судов на Енисее. Как убедительно показывает Е.В. Вершинин, русские

⁴⁷ Johnson H. The life and voyages... P. 173.

⁴⁸ Вершинин Е.В. Дощаник и коч в Западной Сибири в XVII в. // Проблемы истории России. Екатеринбург, 2001. Вып. 4: Евразийское пограничье. С. 87–131.

⁴⁹ Коч – судно полярных мореходов XVII в. Новые данные. М., 2022.

⁵⁰ Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859.

служилые и торговые люди быстро пришли к выводу, что нужды судоходства на Енисее и Ангаре вполне удовлетворяет такой тип судна, как дощаник⁵¹. Таким образом, во второй половине XVII и в XVIII в. именно дощаник выступал наиболее распространенным типом енисейских судов, перевозивших грузы на разных участках енисейского водного пути, в том числе и в низовьях реки, обеспечивая снабжение таких удаленных населенных пунктов, как Толстый Нос. Причем, в отличие от коча, дощаник был исключительно речным судном⁵². Показательным является то, что, например, в Мангазее данный тип судов вообще не строился⁵³, поскольку плавания сюда осуществлялись через Обскую и Тазовскую губы и как таковые считались «морскими». В то же самое время дощаник, относительно крупное судно, едва ли мог использоваться для перемещения по излюбленным для северных мореходов волокам. Так, мы встречаем сведения о том, что на Енисейском волоке (речном пути из Таза в Турухан) использовались такие небольшие суда, как карбасы и каюки⁵⁴: последние обладали грузоподъемностью около 5 тыс. кг⁵⁵, т.е. представляли собой большие лодки.

Примечательно, что, несмотря на распространение дощаников на Енисее, нам известно всего лишь об одном случае строительства дощаника в Туруханске (в 1652 г.). Центром строительства этого типа судов, видимо, был Енисейск, где они активно возводились начиная с конца 1660-х годов. Здесь дощаники и каюки приобретались промышленными и торговыми людьми за 20–30 руб.; набойные лодки, длина которых составляла 5–6 саженей, обходились в 5–6 руб.⁵⁶

Перемещение центра судоходства на Енисее на юг было обусловлено развитием хлебопашества. Соответственно, снабжение продовольствием северных русских форпостов стало основной задачей речного судоходства. Начиная со второй половины XVII в., когда в южных районах Приенисейской Сибири начало развиваться хлебопашество, обеспечивая Енисейск достаточным количеством хлебных запасов, торговые и служилые люди стали привозить хлеб в «Мангазейский уезд и на Турухан дощаниками и каюками»⁵⁷. По сообщениям XVII в., путь из Енисейска в Туруханск дощаники с хлебом проделывали за 10 дней, причем после прекращения отправки кочей с хлебом из Тобольска Мангазея также стала снабжаться енисейским хлебом и солью через Туруханск⁵⁸.

Ввиду крайней ограниченности имеющихся данных представляется целесообразным обратиться к первому документально зафиксированному описанию плавания по Енисею – экспедиции штурмана Ф.А. Минина на боте «Оби почталион» (1741 г.). В том году после завершения работ по исследованию и описанию устья Енисея, а также западного побережья Таймыра, бот направили в Енисейск. Во время плавания была составлена первая судоходная карта реки (от устья до Туруханска) с указанием глубин, а также приметных географических объектов. Карта находится в Российском государственном архиве Военно-Морского флота (РГА ВМФ) под заголовком «Карта береговой черты р. Енисей от г. Туруханска до устья»⁵⁹ и служит дополнением к морской карте Ф.А. Минина и Д.В. Стерлигова (Енисей от Туруханска до о. Диксон)⁶⁰. В этом же архиве хранятся копии судовых (шканечных) журналов экспедиции.

Организация экспедиции возложила на местные власти обязанности по снабжению ее участников и привлечению местного населения – прежде всего в качестве проводников. Продовольствие доставлялось на дощаниках к месту нахождения экспедиционного судна

⁵¹ Коч – судно полярных мореходов... С. 43–44.

⁵² Вершинин Е.В. Русская колонизация Северо-Западной Сибири в конце XVI–XVII вв. Екатеринбург, 2018. С. 118.

⁵³ Коч – судно полярных мореходов... С. 41.

⁵⁴ Наиболее подробное описание каюка представлено в: Курносин С.П., Филин П.А. Очерки по истории судоходства уральских казаков. М., 2024. С. 178–181.

⁵⁵ Коч – судно полярных мореходов... С. 42.

⁵⁶ Там же.

⁵⁷ Комлева Е.В. Снабжение хлебом... С. 15.

⁵⁸ Коч – судно полярных мореходов... С. 42–43.

⁵⁹ Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 1331. Оп. 4. Д. 10.

⁶⁰ Там же. Д. 11.

и размещалось в специально выстроенных для нужд экспедиции магазинах (гольчихинских, глубоких), предназначавшихся для обеспечения береговых партий. На дощаниках и лодках обеспечивалась связь между экспедицией и внешним миром (Туруханском и Енисейском) – на них доставлялись посыльные и официальные служебные документы: «В исходе часа приехали на лодке 2 человека мангазейских служивых – Андрей Маскалев и Федор Мильков, оной Маскалев послан от Мангазейской воеводской канцелярии с пятью человеками на дощанике, который дощаник отправлен по требованию от флота лейтенанта Лаптева и велено отвести по реке Енисею и поставить в реке Дудиной, и как поставить дощаник, то ему Маскалеву с пятью человеками велено явиться к штурману Минину, который послан для помощи его в работе и привез шесть указов из Государственной Адмиралтейской коллегии да из Енисейской и Мангазейской канцелярии промемории»⁶¹.

Как и для других деревянных судов, особую опасность для дощаников представляли льды. Неудачно выбранное место зимовки могло привести к гибели судна: например, во время ледохода погибли два дощаника, находящиеся на реке Авам (Большая Авамская – правый приток Енисея): «...в половине часа приехал на лодке с Аваму мангазейский служивой Мартын Мутовин, который объявил, что де имеющиеся при Аваме два дощаника идущим льдом разломало, которых де подлежало отправить один к реке Дудиной – по требованию от флота лейтенанту Лаптеву, а другой – ему же к гольчихинским магазинам <...> остались одни днища да и ясак де собранной и отправить к Мангазеи не на чем, о чем Мутовин просил, чтоб то Его Императорского Величества ясак взят на оной бот до отвоза до Мангазеи»⁶².

Из журнала Минина можно сделать еще несколько выводов относительно енисейского дощаника. Во-первых, судно было достаточно вместительным и могло перевозить до 24 человек на большие расстояния; среди прочих перевозимых грузов упоминаются продовольственные запасы и строевой лес. Во-вторых, дощаник был наиболее распространенным типом судов на Енисее, поскольку именно его упоминания встречаются чаще всего – в частности, в тексте фигурирует «рыбный дощаник». Наконец, в описании Минина содержится одно из первых свидетельств о хождении дощаника под парусом, правда вниз по течению⁶³.

Анализ шканечного журнала «Оби почталион» позволяет заключить, что судоходная активность на Енисее была достаточно высокой и на реке действовало значительное число опытных судоводителей и проводников, хорошо знавших ее фарватер и не избегавших опасных плаваний в устьевой зоне. Однако к началу XIX в. дощаник выходит из употребления на Енисее: одно из последних упоминаний об этом типе судна встречается в описании губернатора А.П. Степанова в 1824 г.⁶⁴ Преобладающими типами речных судов становятся барки (рис. 2–4), лодки и плоты.

Согласно классификации П.А. Богославского, барка относится к гребным речным судам; он отмечает, что данный тип судна наиболее разнообразен: «Ни одно из речных судов на обширном пространстве речных вод в России не усвоено так повсеместно, как барки; ни одно из них не разнообразно так своими формами, и самым построением, как барки...»⁶⁵; например, в Сибири существовало до 17 различных видов барок. Распространенность этого судна была обусловлена такими факторами, как простота и дешевизна в изготовлении, значительная грузоподъемность (до 145 тыс. пудов) при самой осадке, что важно для речного судоходства. В движение барка приводилась 12–20 гребками (большими веслами), задача которых состояла в том, чтобы удерживать судно носом к течению. Из оборудования на судне имелось несколько речных четырехлапых якорей с канатами длиной до 100 сажень, а также несколько лодок-завозней. В зависимости от размера на барке могло работать до 60 человек⁶⁶.

⁶¹ РГА ВМФ. Ф. 1331. Оп. 4. Д. 31. Л. 339 (здесь и далее при цитировании источников орфография и пунктуация приведены в соответствие с современными нормами).

⁶² Там же. Л. 333 об.

⁶³ Там же. Л. 338 об., 343 об.

⁶⁴ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей... С. 92–93.

⁶⁵ Богославский П.А. О купеческом судостроении... С. 65.

⁶⁶ Там же. С. 69.



Рис. 2. Барка. Деревня Сумароково. Вид на берег р. Енисей. На заднем плане фотографии – две крытые лодки-илимки. Фото В.И. Анучина (Из фондов Музея антропологии и этнографии имени Петра Великого Российской академии наук (Кунсткамера))



Рис. 3. Макет крытой ангарской барки, Иркутский областной краеведческий музей. Фото автора статьи



Рис. 4. Барка (село Даурское) (Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска. Краткие сведения о реке и судоходстве. Пг., 1915)

Если плоты строились повсюду, где имелась подходящая древесина, и не требовали особых судостроительных навыков, то для строительства барок необходимо было обладать определенным умением. Одним из центров постройки этого типа судов выступала Новоселовская волость, что неслучайно, учитывая ее расположение в одном из наиболее плодородных районов на Енисее – Минусинской котловине⁶⁷. Грузенные хлебом барки сплавлялись до Енисейска, поставляя, среди прочего, сырье для винокуренного завода. Некоторые из судов продолжали плавание далее на север – более 1 тыс. верст до Туруханска, где можно было более выгодно сбыть хлебный товар⁶⁸.

Согласно «Ведомости о выстроенных барках и плотях», в мае 1817 г. на новоселовских плотбищах было построено три барки и десять плотов, предназначенных для сплава до Усть-Кемского⁶⁹. Грузоподъемность самых крупных судов достигала 6 тыс. пудов хлеба, тогда как барки меньшего размера вмещали до 3 тыс. пудов. Для управления судном требовалось восемь человек. Строительство велось с использованием простейших инструментов и принципиально не отличалось от традиционного деревянного зодчества, поэтому в официальных документах встречается характеристика: «барка топорной работы». Габариты крупных судов составляли 6 сажень в длину, 9 аршин в ширину, высота бортов достигала 3 аршин. Согласно «Ведомости», для хлебных перевозок применялись также плоты «топорной работы» грузоподъемностью от 400 до 600 пудов при следовании до Енисейска. Габариты таких плотов составляли 8 сажень в длину и 5 в ширину⁷⁰. Стоимость такого плота достигала 959 руб.

Хотя едва ли можно говорить о следовании каким бы то ни было стандартам в подобной практике народного судостроения, тем не менее, сославшись на упомянутую работу П.А. Богославского, можно указать на существование такого типа плотов, как «хлебные», имевших специальные лари-сундуки для хранения и перевозки хлеба⁷¹. Такие плоты изготавливались из 20–30 сосновых или еловых бревен и могли быть однорядными или двурядными. По прибытии на место плоты разбирались и использовались в качестве строительного материала, что было особенно важно для Крайнего Севера, где качественная деловая древесина отсутствовала. Более детальное описание енисейских плотов, сплавлявшихся на участке

⁶⁷ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей... С. 92.

⁶⁸ Там же. С. 93.

⁶⁹ Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. 608. Оп. 1. Д. 524. Л. 3–4.

⁷⁰ Там же.

⁷¹ Богославский П.А. О купеческом судостроении... С. 74.

от Минусинска до Красноярска, дает Е.В. Близняк. Он подразделяет плоты на следующие категории: лесные, дровяные, грузовые и торговые (с грузом хлеба, арбузов, шуб, пим). Примечательно, что, несмотря на конкуренцию со стороны парохозяйственников, плоты продолжали активно эксплуатироваться и в начале XX в.; достаточно указать, что в Красноярск в течение навигации приходило до 3 тыс. плотов⁷².

В мае 1819 г. Новоселовское правление направило в Балахтинское частное комиссарство рапорт с ведомостью о пяти барках «топорной работы», выстроенных при деревне Усть-Комской⁷³. Размеры судов составляли от 5 до 7 сажень в длину, от 5 до 10 аршин в ширину, высота бортов – 2–3 аршина. Грузоподъемность барок колебалась от 4 до 2,5 тысяч пудов хлеба, а цена – от 800 до 300 руб. в зависимости от величины судна. Экипаж каждой барки насчитывал 6–8 человек. Барки предназначались для сплава хлеба в Енисейск.

Описывая енисейские суда в начале XX в., Е.В. Близняк отмечал, что, помимо барок, существовали суда, которые называли «утюгами» из-за внешнего сходства с этим предметом. В отличие от барок, утюги были значительно короче – 5–7 сажень против 7–15 – и имели острый нос и обрезанную корму⁷⁴. Судя по всему, это различие стало фиксироваться во второй половине XIX в., поскольку оно не встречается в документах о судостроении.

В ноябре 1822 г. Минусинский земский суд наложил резолюцию, согласно которой было зафиксировано строительство трех барок «топорной работы» со следующими параметрами: длина от 8 до 9 сажень, высота бортов от 9 до 10 аршин и ширина 3 аршина⁷⁵. Спустя два года, в 1824 г., Новосельское волостное правление представило развернутую ведомость, охватывающую значительно более широкий объем судостроения – всего 11 барок, построенных в трех волостях: Шушенской, Курагинской и Абаканской, причем плотбища были в нескольких населенных пунктах, а именно – при деревне Сисимской, при деревне Шошиной в Курагинской волости и около села Курагинского⁷⁶. Работы велись местными крестьянами, среди которых особо выделялись представители семьи Ворошиловых – Дмитрий, Осип и Хома, построившие три крупные барки, а также Елисей Потылицын, работавший при деревне Сисимской. Размеры судов были довольно разнообразными: длина колебалась от 8 до 10 сажень, ширина – от 8 до 11 аршин, при этом высота бортов практически у всех барок составляла 3 аршина, хотя в резолюции 1822 г. указывалась глубина до 10 аршин, что, вероятно, относится к внутреннему пространству трюма. Еще больший разброс наблюдается в грузоподъемности судов: самая малая барка (сисимская, работы Потылицына) брала всего 600 пудов хлеба и оценивалась в 1 800 руб., тогда как три барки Ворошиловых, имевшие длину от 8,5 до 9 сажень и ширину 10–11 аршин, обладали грузоподъемностью по 7 тыс. пудов каждая и стоили по 2 100 руб.; промежуточные позиции занимали суда, упомянутые в резолюции земского суда. Общая стоимость построенного флота составила около 20 тыс. руб., причем каждая барка обслуживалась экипажем, численность которого, судя по более ранним данным, составляла от 6 до 8 человек.

Еще одной характерной особенностью барок была их одноразовость: после прибытия к месту назначения они разбирались и использовались для местного строительства. В тундровой зоне Енисея, где основным местным строительным материалом служил плавник, барочный лес служил важным ресурсом, пользовавшимся популярностью благодаря доступности и низкой стоимости, правда качество этого материала было невысоким. Из барачных плах, например, была построена первая церковь в Толстом Носу⁷⁷. Суда (барки и лодки), на которых доставлялся хлеб, выступали порой и в качестве складских помещений для хранения продовольствия в связи с нехваткой последних⁷⁸. Подобная практика объяснялась тем, что суда, как правило, отправлялись в рейсы в один конец.

⁷² Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска... С. 246–248.

⁷³ ГАКК. Ф. 608. Оп. 1. Д. 653. Л. 1–2.

⁷⁴ Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска... С. 251.

⁷⁵ ГАКК. Ф. 608. Оп. 1. 854. Л. 1 об.

⁷⁶ Там же. Л. 5 об.–6 об.

⁷⁷ ГАКК. Ф. 674. Оп. 1. Д. 7862. Л. 42.

⁷⁸ Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины... С. 21.

Согласно архивным данным, строительство и эксплуатация барок на Енисее продолжались и после запуска первого парохода на Енисее⁷⁹, тем более что до 1880-х годов несколько имеющихся пароходов курсировало лишь на участке от Енисейска до Гольчихи. Сложившаяся в первой половине XIX в. система судоходства, особенно на отрезке Минусинск – Красноярск, долго сохраняла свои позиции, противодействуя попыткам организации здесь пароходства⁸⁰. Окончательно барки исчезли на Енисее лишь в первой половине XX в.: проводивший здесь изыскания незадолго до Первой мировой войны Е.В. Близняк отмечал, что по Енисею в навигацию их ходило не более десяти штук. Прекращение эксплуатации данного вида судна он объясняет существенным снижением тарифов на пароходные перевозки, а также неурожайными годами, лишившими перевозчиков основного груза⁸¹.

Интересным видом судна, использовавшимся в рассматриваемый период, была палубная лодка⁸². В отличие от плотов и барок, она предназначалась для более скоростной перевозки пассажиров, а также небольших партий грузов, в частности для снабжения изолированных зимовий и малых поселений. По своим характеристикам енисейские лодки⁸³, вероятно, походили на суда, использовавшиеся на реках Беломорья⁸⁴. Такие лодки оснащались одной мачтой с прямым рейковым парусом, рулем и двумя парами весел. Примечательно, что, в отличие от традиционных поморских малых судов, енисейская лодка имела палубу, что является достаточно уникальной особенностью для такого рода судов. Поскольку этот тип судов исчезает из описаний енисейского судоходства второй половины XIX в., можно предположить, что его вытеснила знаменитая крытая лодка-илимка. В отличие от плотов и барок, палубные лодки могли эксплуатироваться на протяжении многих лет.

Сохранились интересные материалы, охватывающие период с 27 ноября 1832 г. по 16 декабря 1839 г., которые подробно описывают два драматических происшествия с участием казенной палубной лодки, следовавшей вниз по течению Енисея под руководством туруханских урядников Ефима Попова и Петра Баженова⁸⁵.

Первый инцидент, зафиксированный в рапорте от 9 октября 1832 г. туруханскому отдельному заседателю, описывает аварию лодки. Урядники были командированы на палубной лодке с грузом казенной соли, но, не дойдя 12 верст до Фокинского зимовья, из-за сильной непогоды вынужденно стали на кошку (якорь); однако уже через два часа лодку выбросило на берег, при этом была выломана часть корпуса и сворочена крыша, но команда успела спасти бочонок с порохом, оставшийся неподмоченным, тогда как провиант и часть соли пропали⁸⁶.

Второе более трагическое событие произошло 10 сентября 1835 г., когда та же лодка с грузом – казенной солью, провиантом и порохом была отправлена под надзором тех же урядников в запасные магазины Тесимский и Толстоносовский, однако в пути лодка была разбита льдом и оба урядника утонули вместе с судном и грузом (10 пудов соли стоимостью 220 руб., провианта на 111 руб. и прочего имущества на 119 руб.)⁸⁷. Разбирательство по этому делу выявило, что «происшествие случилось от сильной погоды»⁸⁸. Было установлено, что отправка лодки из Туруханска была произведена слишком поздно, когда река уже должна была покрыться льдом, что и привело к гибели судна; в дальнейшем от подобной практики надлежало воздержаться⁸⁹. Примечательно, что это первый известный задокументированный случай кораблекрушения на Енисее.

⁷⁹ ГАКК. Ф. 608. Оп. 1. Д. 3095.

⁸⁰ Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей... С. 93–94.

⁸¹ Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска... С. 250–251.

⁸² См.: Третьяков П.И. Туруханский край... С. 37.

⁸³ Описание небольших рыболовных лодок, используемых прибрежными жителями, представлено в работе: Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей... С. 92–93.

⁸⁴ Богославский П.А. О купеческом судостроении... С. 62–63.

⁸⁵ ГАКК. Ф. 117. Оп. 1. Д. 601.

⁸⁶ Там же. Л. 1 об.

⁸⁷ Там же. Л. 64 об.

⁸⁸ Там же. Л. 43.

⁸⁹ Там же. Л. 52.

Однако наибольший интерес представляет описание элементов оснастки палубной лодки, а также их стоимость (холщевый парус – 55 руб., снасти (векша и бурундушка) – 1 руб., шейма (якорный канат) – 40 руб., завод (завозной канат для снятия с мели) – 10 руб., бечевка весом в один пуд – 7 руб., железная кошка (якорь) – 21 руб.)⁹⁰. При стоимости самой лодки в 85 руб. можно отметить, что такие элементы снаряжения, как парус, канаты и якоря, обходились достаточно дорого, что, в свою очередь, вело к использованию различных импровизированных средств, например якорей, изготовленных из подручных материалов⁹¹. Интересно также, что приведенные термины практически полностью совпадают с теми, что использовались в традиционном поморском и сибирском судостроении в XVII в.⁹²

Коснувшись проблемы безопасности на речном транспорте, необходимо уделить внимание вопросу о регулировании судоходства в рассматриваемую эпоху. В соответствии с высочайшим манифестом от 20 ноября 1809 г. управление путями сообщения входило в компетенцию 10-го округа путей сообщения (территория империи была разделена на десять округов). За период своего существования руководство округа не успело предпринять сколько-нибудь значимых мер, за исключением изучения вопроса о строительстве канала между Обью и Енисеем⁹³. В 1822 г. округ был упразднен, а его полномочия переданы в ведение местных властей. Как справедливо отмечает А.Ю. Ижендеев, одной из причин ликвидации округа послужил конфликт между сибирской администрацией и министерскими структурами. Показательно, что завершение реформы М.М. Сперанского, имевшей своей целью, в том числе, разрешение противоречий между генерал-губернаторами и центральными ведомствами, хронологически совпало с упразднением министерского контроля над сибирскими коммуникациями. В итоге надзор за судоходством оказался в ведении местной полиции, что при дефиците кадров и материальных ресурсов вряд ли можно считать эффективным⁹⁴.

Несомненно, безопасность судоходства не раз привлекала внимание местных властей. Однако первым документально зафиксированным решением стал указ о постановке вех на Енисее, датированный 1819 г.⁹⁵ Инициатива по проведению этих работ исходила от томского губернатора и была направлена для исполнения в Новоселовское волостное правление, что неслучайно: как было показано выше, данный район играл ключевую роль в организации строительства и отправки хлеба на север. В отличие от северных участков, течение Енисея к югу от Красноярска было осложнено галечными отмелями и перекатами, что создавало серьезные трудности для сплава барок и плотов. Показательно, что решение об установке вех было принято во исполнение высочайшего указа от 11 сентября 1784 г. «Об обмере фарватера и обстановке мелей предостерегательными знаками»⁹⁶, который, по-видимому, до того времени на Енисее не применялся. Хотя конкретные результаты реализации данного распоряжения нам неизвестны (вероятно, из-за отсутствия кадров и оборудования они были незначительными), сам факт его появления может рассматриваться как начало реальной практической деятельности властей по обеспечению безопасности на Енисейском водном пути.

При рассмотрении вопросов обеспечения безопасности навигации на Енисее необходимо отметить, что после Великой Северной экспедиции картографические материалы по реке практически не обновлялись. В сложившихся условиях судоводители и сплавщики полагались преимущественно на народные методы навигации, используя природные приметы; накопленные гидрологические знания сохранялись в рамках устной традиции. Обычно суда проводились сменными лоцманами, закрепленными за отдельными участками пути.

⁹⁰ ГАКК. Ф. 117. Оп. 1. Д. 601. Л. 54, 62 об.

⁹¹ См.: *Близняк Е.В.* Енисей от Минусинска до Красноярска... С. 276.

⁹² См.: *Коч – судно полярных мореходов XVII в...* С. 76, 78–79.

⁹³ *Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А.* Освоение водных путей... С. 92.

⁹⁴ *Ижендеев А.Ю.* Томский округ путей сообщения // *Вестник Томского государственного университета.* 2007. № 300 (3). С. 55.

⁹⁵ ГАКК. Ф. 608. Оп. 1. Д. 655. Л. 1–2.

⁹⁶ Там же. Л. 2.

Однако, по-видимому, опытные судоводители, неоднократно совершавшие плавания из Енисейска в низовья Енисея, знали реку достаточно хорошо и могли обходиться без проводников. При этом наиболее опасные участки пути – Казачинский порог, Пономаревские камни, Осиновский порог – были в достаточной степени изучены для того, чтобы совершать через них плавание.

Необходимость в точных печатных навигационных пособиях возникла лишь с утратой енисейским судоходством своей изолированности, т.е. после открытия судоходства в Карском море: с 1875 г. в Енисей начинают прибывать корабли из европейских портов. Рост объемов перевозок морским путем привел к постепенному увеличению тоннажа речного флота, что исключало дальнейшее использование только местных проводников. С 1894 г. начинаются систематические изыскательские работы на Енисее, проводимые различными ведомствами, а в 1920-х годах появляются первые лоции и уточненные судоходные карты реки.

Хотя начало пароходного сообщения по Енисею относится к 1863 г., когда был запущен первый одноименный пароход, это событие не привело к расцвету пароходства, несмотря на то, что современники возлагали на него большие надежды⁹⁷. Вплоть до начала XX в. количество самоходных судов исчислялось единицами, причем большая их часть была либо приобретена у иностранных предпринимателей, пытавшихся в течение последней четверти XIX в. освоить морской путь через Карское море, либо представляла собой слабо-сильные суда, способные осуществлять не более одного северного рейса за навигацию⁹⁸.

Событием, послужившим наиболее сильным толчком для развития енисейского речного судоходства, следует считать экспедицию Министерства путей сообщения 1905 г. Из-за возникшего транспортного кризиса на Транссибирской железной дороге, вызванного военными действиями на Дальнем Востоке, правительству пришлось организовать доставку больших партий различных грузов в Сибирь по Карскому морю. Ввиду отсутствия на Енисее необходимого количества судов для перевозки столь внушительных объемов сюда было доставлено множество паровых и несамоходных судов. Резкое увеличение тоннажа енисейского бассейна послужило импульсом для развития здесь всех аспектов судоходства.

Таким образом, рассмотрение истории судоходства по Енисею в первой половине XIX в. подчеркивает роль водного транспорта в продовольственном обеспечении Приенисейского Севера. Основными факторами, стимулировавшими развитие северного судоходства, выступали снабжение хлебных запасных магазинов и обеспечение продовольствием золотых приисков. Отмечено, что в допароходную эпоху перевозка товаров с севера на юг представляла лишь небольшую долю речных перевозок, что существенно тормозило развитие таких отраслей хозяйства, как рыбная промышленность. В целом енисейское судоходство развивалось и существовало независимо от тех тенденций, которые наблюдались в более развитых промышленных и транспортных регионах страны, а также за рубежом. Енисейские суда XIX в., а также применяемые навигационные практики представляли собой продолжение традиций народного судостроительства, которые были заложены еще в XVII в. Очевидно, что подобная практика использования Енисея как транспортной артерии сдерживала хозяйственное освоение региона и была бесперспективной. Однако не менее существенным тормозом для развития пароходства на реке выступала сама экономическая конъюнктура губернии, а не только техническая отсталость. По верному замечанию Е.В. Близняка, «...столь позднее появление парового судна на Енисее объясняется лишь общими неблагоприятно сложившимися условиями торгово-промышленной жизни Енисейской губернии»⁹⁹.

⁹⁷ См.: Третьяков П.И. Туруханский край... С. 235–236.

⁹⁸ Примером такого парохода была «Анна», построенная в Енисейске и снабженная небольшой паровой машиной в 15 сил (Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда... С. 594).

⁹⁹ Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска... С. 162.

Литература

- Близняк Е.В. Енисей от Минусинска до Красноярска. Краткие сведения о реке и судоходстве. Пг.: Тип. МПС, 1915. 337 с.
- Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск: Наука, 1991. 216 с.
- Богославский П.А. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб.: Тип. Морского министерства, 1859. 188 с.
- 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.
- Вершинин Е.В. Дощаник и коч в Западной Сибири в XVII в. // Проблемы истории России. Екатеринбург, 2001. Вып. 4: Евразийское пограничье. С. 87–131.
- Вершинин Е.В. Русская колонизация Северо-Западной Сибири в конце XVI–XVII вв. Екатеринбург: Демидовский институт, 2018. 504 с.
- Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. История развития рыбного промысла в низовьях Енисея в досоветский период (1822–1917 гг.) // Вестник КрасГАУ. 2012. № 4. С. 244–249.
- Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей северной части бассейна Енисея в XVII – начале XX века [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 86–103. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-07.pdf> (дата обращения: 20.04.2026).
- Ижгендеев А.Ю. Томский округ путей сообщения // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 300 (3). С. 55–56.
- Комлева Е.В. «Народ молодой и здоровый»: русские поселенцы в Туруханском крае в конце XVIII – первой половине XIX века // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2017. № 3 (23). С. 132–143.
- Комлева Е.В. Казенные запасные хлебные магазины Туруханского края в первой половине XIX в. // Енисейский Север: история и современность: сб. ст. Красноярск: КГПУ им. В.П. Астафьева, 2016. Вып. 2. С. 16–47.
- Комлева Е.В. Снабжение хлебом северных районов Сибири (XVII–XIX вв.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23, № 3. С. 13–18.
- Котов П.П. Хлебные запасные магазины по законодательным источникам России XVIII – первой половины XIX веков // Научные ведомости. Сер.: История. Политология. Экономика. Информатика. 2013. № 1 (144). Вып. 25. С. 90–96.
- Коч – судно полярных мореходов XVII в. Новые данные / отв. ред. П.А. Филин. М.: Паулсен, 2022. 248 с.
- Курноскин С.П., Филин П.А. Очерки по истории судоходства уральских казаков [Электронное сетевое издание]. М.: Институт Наследия, 2024. 216 с. DOI [10.34685/b7429-1676-0824-w](https://doi.org/10.34685/b7429-1676-0824-w).
- Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 гг. Красноярск: СФУ, 2016. 850 с.
- Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. 892 с.
- Третьяков П.И. Туруханский край, его природа и жители. СПб.: Тип. В. Безобразова, 1871. 316 с.
- Akerman J.R. The Imperial Map: Cartography and Mastery of Empire. University of Chicago Press, 2009. 367 p.
- 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.

References

- Akerman, J.R. (2009). *The Imperial Map: Cartography and Mastery of Empire*. University of Chicago Press. 367 p.
- Bliznyak, E.V. (1915). *Enisey ot Minusinska do Krasnoyarska. Kratkie svedeniya o reke i sudokhodstve* [The Yenisei from Minusinsk to Krasnoyarsk. A Brief Sketch on the River and Its Navigation]. Petrograd, Tipografiya MPS. 337 p.
- Bogoslavsky, P.A. (1859). *O kupecheskom sudostroenii v Rossii, rechnom i pribrezhnom* [On the Merchant Shipbuilding in Russia: Riverine and Coastal]. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo ministerstva. 188 p.
- Bolshakov, V.N. (1991). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri XIX v.* [Essays on the History of Riverine Shipping in Siberia in the 19th Century]. Novosibirsk, Nauka. 216 p.
- Bykonya, G.F., Komleva, E.V., Pogrebnyak, A.I. (2012). *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [The Yenisei Merchantry in Persons (18th Century to Early 20th Century)]. Novosibirsk, Izdatel'stvo SO RAN. 316 p.
- Filin, P.A. (Ed.). (2022). *Koch – sudno polyarnykh morekhodov XVII v. Novye dannye* [The Koch – the Vessel of Polar Seafarers of the 17th Century. New Evidence]. Moscow, Paulsen. 248 p.
- Gaydin, S.T., Burmakina, G.A. (2012). Istoriya razvitiya rybnogo promysla v nizovyakh Eniseya v dosovetskiy period (1822–1917 gg.) [History of the Development of the Fishery Industry in the Lower Reaches of the Yenisei in the Pre-Soviet Period (1822–1917)], In *Vestnik KrasGAU*. No. 4, pp. 244–249.
- Gaydin, S.T., Burmakina, G.A. (2022). Osvoenie vodnykh putey severnoy chasti basseyna Eniseya v XVII – nachale XX veka [Development of Waterways in the Northern Part of the Yenisey Basin in the 17th and Early 20th Century]. In *Istoricheskiy kurier*. No. 3 (23), pp. 86–103. URL: Available at: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-07.pdf> (date of access 20.04.2026).
- Izhendeev, A.Yu. (2007). Tomskiy okrug putey soobshcheniya [The Tomsk District of Ways of Communication]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 300 (3), pp. 55–56.
- Johnson, H. (1907). *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. 396 p.
- Komleva, E.V. (2016). Kazennyye zapasnyye khlebynye magaziny Turukhanskogo kraya v pervoy polovine XIX v. [State Reserve Grain Stores of the Turukhansk Kray in the First Half of the 19th Century], In *Eniseyskiy Sever: istoriya i sovremennost*. No. 2, pp. 16–47.
- Komleva, E.V. (2016). Snabzhenie khlebom severnykh rayonov Sibiri (XVII–XIX vv.) [Grain Supply to the Northern Regions of Siberia (17th–19th Centuries)]. In *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. Vol. 23, No. 3, pp. 13–18.
- Komleva, E.V. (2017). “Narod molodoy i zdorovyy”: russkie poselentsy v Turukhanskom krae v kontse XVIII – pervoy polovine XIX veka [“The People are Young and Healthy”: Russian Settlers in the Turukhansk Kray in the late 18th – First Half of the 19th Century]. In *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. No. 3 (23), pp. 132–143.
- Kotov, P.P. (2013). Khlebynye zapasnyye magaziny po zakonodatelnym istochnikam Rossii XVIII – pervoy polovine XIX vekov [Grain Reserve Stores According to Legislative Sources of Russia in the 18th – First Half of the 19th Centuries], In *Nauchnye vedomosti. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika*. Vol. 25, No. 1 (144), pp. 90–96.
- Kurnoskin, S.P., Filin, P.A. (2024). *Ocherki po istorii sudokhodstva uralskikh kazakov* [Essays on the History of Navigation of the Ural Cossacks]. Moscow, Institut Naslediya. 216 p. DOI [10.34685/b7429-1676-0824-w](https://doi.org/10.34685/b7429-1676-0824-w).
- Kytmanov, A.I. (2016). *Kratkaya letopis' Eniseyskogo uezda i Turukhanskogo kraya Eniseyskoy gubernii 1594–1893 gg.* [A Short Chronicle of the Eniseyskiy Uezd and the Turukhanskiy Kray of the Yeniseisk Province, 1594–1893]. Krasnoyarsk. 850 p.

Pinkhenson, D.M. (1962). *Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma* [The Problem of the Northern Sea Route During Capitalism]. Leningrad, Morskoy transport. 892 p.

Tretyakov, P.I. (1871). *Turukhanskiy kray, ego priroda i zhiteli* [The Turukhansk Kray: Its Nature and Inhabitants]. St. Petersburg, Tipografiya V. Bezobrazova. 316 p.

Vershinin, E.V. (2001). Doshchanik i koch v Zapadnoy Sibiri v XVII v. [The Doshchanik and Koch in Western Siberia in the 17th Century]. In *Problemy istorii Rossii*. No. 4, pp. 87–131.

Vershinin, E.V. (2018). *Russkaya kolonizatsiya Severo-Zapadnoy Sibiri v kontse XVI – XVII vv.* [The Russian Colonization of Northwestern Siberia in the Late 16th and 17th Centuries]. Yekaterinburg, Demidovsky institut. 504 p.