



## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ ЖУРНАЛА

■ Главный редактор	<b>Комлева Евгения Владиславовна</b> <i>доктор исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия	
■ Заместитель главного редактора	<b>Туманик Екатерина Николаевна</b> <i>кандидат исторических наук</i> Государственная публичная научно-техническая библиотека СО РАН, Новосибирск, Россия	
■ Ответственный секретарь	<b>Введенский Владимир Викторович</b> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия	
■ Редакторы и ответственные секретари выпусков	<b>Аблажей Наталья Николаевна</b> <i>доктор исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия выпускающий редактор	<b>Потапова Наталья Анатольевна</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь
	<b>Ананьев Денис Анатольевич</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия выпускающий редактор	<b>Резникова Мария Александровна</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь
	<b>Дашинамжилов Одон Борисович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь	<b>Романов Роман Евгеньевич</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь
	<b>Журавлёв Вадим Викторович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия выпускающий редактор	<b>Савин Андрей Иванович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия выпускающий редактор
	<b>Кириллов Алексей Константинович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь	<b>Семёнов Михаил Александрович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь
	<b>Лапердин Вячеслав Борисович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь	<b>Чернова Ирина Сергеевна</b> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия ответственный секретарь
	<b>Петров Станислав Геннадьевич</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия выпускающий редактор	
■ Члены редакционной коллегии	<b>Блаховска Катажина</b> <i>профессор</i> Институт истории Варшавского университета, Варшава, Польша	<b>Дацьшен Владимир Григорьевич</b> <i>доктор исторических наук, профессор</i> Сибирский Федеральный университет, Красноярск, Россия
	<b>Гагкуев Руслан Григорьевич</b> <i>доктор исторических наук</i> Институт истории РАН, Москва, Россия	<b>Ильиных Владимир Андреевич</b> <i>доктор исторических наук</i> Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия
	<b>Дай Цзяньбин</b> <i>доктор исторических наук, профессор</i> Хэбэйский педагогический университет, Шицзячжуан, Китай	<b>Исупов Владимир Анатольевич</b> <i>доктор исторических наук</i> Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, Санкт-Петербург, Россия
	<b>Данилович Вячеслав Викторович</b> <i>кандидат исторических наук</i> Институт истории НАН Беларуси, Минск, Беларусь	<b>Кабульдинов Зиябек Ернуханович</b> <i>доктор исторических наук, профессо</i> Институт истории и этнологии им. Ч.Ч. Валиханова, Алматы, Казахстан



■ Члены редакционной  
коллегии

**Катионов Олег Николаевич**  
доктор исторических наук, профессор  
Института истории, гуманитарного и социального  
образования, Новосибирский педагогический  
университет, Новосибирск, Россия

**Коцонис Янни**  
профессор  
Нью-Йоркский университет, Нью-Йорк, США

**Куперштох Наталья Александровна**  
кандидат исторических наук  
Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия

**Манчестер Лори**  
профессор  
Университет штата Аризона, США

**Плеханова Анна Максимовна**  
доктор исторических наук  
Институт монголоведения, буддологии  
и тибетологии СО РАН, Улан-Удэ, Россия

**Побережников Игорь Васильевич**  
доктор исторических наук  
Институт истории и археологии УрО РАН,  
Екатеринбург, Россия

**Разгон Виктор Николаевич**  
доктор исторических наук, профессор  
Алтайский государственный университет,  
Барнаул, Россия

**Рольф Мальте**  
доктор исторических наук, профессор  
Ольденбургский университет  
имени Карла фон Осецкого, Германия

**Сабурова Татьяна Анатольевна**  
доктор исторических наук  
Омский государственный педагогический  
университет, Омск, Россия

**Урбански Сёрен**  
кандидат исторических наук  
Германский исторический институт,  
Вашингтон, США

**Шелегина Ольга Николаевна**  
доктор исторических наук  
Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия

**Шиловский Михаил Викторович**  
доктор исторических наук  
Институт истории СО РАН, Новосибирск, Россия

**Щеглова Татьяна Кирилловна**  
доктор исторических наук, профессор  
Алтайский государственный педагогический  
университет, Барнаул, Россия

выпускающий редактор  
ответственный секретарь  
корректор  
верстальщик  
интернет-верстальщик

доктор исторических наук **Е.В. Комлева**  
кандидат исторических наук **М.А. Резникова**  
**Т.В. Соболева**  
**В.В. Введенский**  
**К.А. Васильев**





## СОДЕРЖАНИЕ

От редактора	7–8
From the Editor	9–10

### ■ Торговля по рекам и морям

<i>Г.Н. Ульянова.</i> Хлебная торговля в Москве в первой половине XIX века: доставка зерна, муки и круп по водным путям	11–23
<i>И.В. Маслова.</i> Отражение предпринимательской деятельности купечества в Байкало-Амурском регионе в путевых заметках Д.И. Стахеева (конец 1850-х – 1860-е годы)	24–34
<i>Т.В. Павлина.</i> Безопасность торговли и таможенные учреждения на Каспии в XIX веке	35–48
<i>К.А. Абдрахманов.</i> Водные пути сообщения в предпринимательской практике оренбургского пореформенного купечества (вторая половина XIX – начало XX века)	49–61
<i>А.Е. Гончаров.</i> Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесоэкспорт с Енисея	62–76

### ■ Изучение и освоение водных магистралей

<i>О.В. Дьякова.</i> Водный путь «от чжурчжэней до русских» в бассейне реки Раздольной Южного Приморья	77–85
<i>С.Т. Гайдин, Г.А. Бурмакина.</i> Освоение водных путей северной части бассейна Енисея в XVII – начале XX века	86–103
<i>Т.А. Кискидосова.</i> К вопросу о речном судоходстве в верховьях Енисея в конце XIX – начале XX века	104–113
<i>В.В. Ткачев.</i> Участие художественной интеллигенции Иркутска в изучении и популяризации водного пространства Сибирского Севера и Прибайкалья во второй половине XIX – начале XX века	114–123
<i>А.В. Шахматов, А.П. Дворецкая, А.В. Суржко.</i> По следам Ф. Нансена. История мемориальных таймырских арктических экспедиций конца XX – начала XXI века	124–136

### ■ От первого лица

<i>Е.В. Комлева.</i> «Сибирский канал»: проект красноярского купца М.К. Сидорова по соединению бассейнов Оби и Енисея (1870-е годы)	137–163
--	---------

### ■ Водные пути и водоемы в повседневной жизни населения: восприятие, использование

<i>С.В. Филатова.</i> Водоем в культурно-бытовом пространстве провинциального дворянства в конце XVIII – начале XX века (по материалам Пензенского края)	164–176
<i>Е.В. Почервин.</i> Земские пароходы в Тобольской губернии в начале XX века как средство транспортного обеспечения местных управленческих структур	177–185
<i>М.В. Забровская.</i> «Иртыш, меж рек иных скиталец»: организация деятельности органов управления речным транспортом Западной Сибири в первой половине 1920-х годов на примере Иртышского бассейна	186–202



■ Проблемы историографии

*Т.В. Алексеев.* Отражение предпосылок формирования судостроительной промышленности в допетровской России в отечественной историографии 203–221

*Д.А. Ананьев.* История освоения Российской Арктики и Северного морского пути в XX веке в освещении отечественной и зарубежной (англоязычной) историографии: основная проблематика исследований 222–237

■ Мир книги

*И.А. Шипилов.* Путешествие Д.Г. Мессершмидта в Сибирь в судьбе исследователя и в истории: «великий ученый» vs «великий неудачник»: – Рец. на кн.: Путьевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта. Научная экспедиция по Енисейской Сибири. 1721–1725 годы / перевод, сост., коммент.: Г.Ф. Быконя, И.Г. Федоров, Я.И. Федоров. Красноярск: РАСТР, 2021. 496 с., ил. 238–254

*А.В. Куликова.* Современные регионоведческие справочники, посвященные водным ресурсам России: аннотированный список 255–267

■ Научная жизнь

*Н.А. Куперштох.* К 65-летию Сибирского отделения Российской академии наук 268–272

Путь длиной в сто лет: к юбилею Института монголоведения, буддологии и тибетоведения Сибирского отделения Российской академии наук 273–275

Премия «Въчный вкладъ»: Национальная ассоциация эндаументов открывает прием заявок на участие в ежегодном конкурсе исторических исследований 276–280



## CONTENTS

---

From the Editor ( <i>in Rus.</i> )	7–8
From the Editor	9–10

---

### ■ Trade by Rivers and Seas

<i>G.N. Ulianova.</i> The Grain and Flour Trade in Moscow in the First Half of the 19 <sup>th</sup> Century: a Water Transportation of Grain, Flour and Cereals	11–23
<i>I.V. Maslova.</i> Reflection of the Entrepreneurial Activity of Merchants in the Baikal-Amur Region in the Travel Notes of D.I. Stakheev (Late 1850s – 1860s)	24–34
<i>T.V. Pavlina.</i> Trade Security and Customs Institutions in the Caspian Sea in the 19 <sup>th</sup> Century	35–48
<i>K.A. Abdrakhmanov.</i> Waterways in the Business Activity of the Orenburg Post-Reform Merchants (the Second Half of the 19 <sup>th</sup> – Early 20 <sup>th</sup> Century)	49–61
<i>A.E. Goncharov.</i> Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: Organizing Timber Exports from the Yenisei Rivers	62–76

---

### ■ Study and Development of Waterways

<i>O.V. Dyakova.</i> Waterway “from Jurchens to Russians” in the Razdol’naya River Basin of Southern Primorye	77–85
<i>S.T. Gaydin, G.A. Burmakina.</i> Development of Waterways in the Northern Part of the Yenisei Basin in the 17 <sup>th</sup> – Early 20 <sup>th</sup> Century	86–103
<i>T.A. Kiskidosova.</i> 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	104–113
<i>V.V. Tkachev.</i> The Participation of the Artistic Intelligentsia of Irkutsk in the Study and Popularization of the Water Space of the Siberian North and Baikal Region in the Second Half of the 19 <sup>th</sup> – Early 20 <sup>th</sup> Centuries	114–123
<i>A.V. Shakhmatov, A.P. Dvoretzkaya, A.V. Surzhko.</i> In the Footsteps of F. Nansen. History of Memorial Taimyr Arctic Expeditions in the Late 20 <sup>th</sup> – Early 21 <sup>st</sup> Centuries	124–136

---

### ■ From the First Person

<i>E.V. Komleva.</i> “Siberian Canal”: the Project of the Krasnoyarsk Merchant M.K. Sidorov to Connect the Ob and Yenisei Lower Reaches (1870s)	137–163
--	---------

---

### ■ Waterways and Reservoirs in the Daily Life of the Population: Perception, Usage

<i>S.V. Filatova.</i> A Reservoir in the Cultural and Everyday Space of the Provincial Nobility in the Late 18 <sup>th</sup> – Early 20 <sup>th</sup> Centuries (Based on the Materials of the Penza Region)	164–176
<i>E.V. Pocherevin.</i> Zemstvo Steamships in the Tobolsk Province in the Early 20 <sup>th</sup> Century for Transport Support of Local Management Structures	177–185
<i>M.V. Zbrovskaya.</i> “The Irtysh, a Wanderer Between Other Rivers”: Organization of the Activities of the Management Bodies of River Transport in Western Siberia in the First Half of the 1920s on the Example of the Irtysh Basin	186–202



■ **Problems of Historiography**

*T.V. Alekseev.* Reflection of the Prerequisites for the Formation of the Shipbuilding Industry in Pre-Petrine Russia in Russian Historiography 203–221

*D.A. Anan'ev.* The 20<sup>th</sup> Century History of the Russian Arctic and Northern Sea Route Development in the Russian and Foreign (English-Language) Historiography: Key Research Problems 222–237

■ **The World of Books**

*I.A. Shipilov.* The Journey of D.G. Messerschmidt to Siberia in the Fate of Researcher and the History: “Great Scientist” vs “Great Loser”: – Book Review: Putevoy Zhurnal Danielya Gotliba Messershmida. Nauchnaya ekspeditsiya po Eniseiskoy Sibiri. 1721–1725 gody [The Travel Diary of Daniel Gottlieb Messerschmidt. The Scientific Expedition Across the Yenisei Siberia. 1721–1725] / Translated, compiled, commented by G.F. Bykonya, I.G. Fedorov, Ya.I. Fedorov. Krasnoyarsk: RASTR, 2021. 496 p., ill. 238–254

*A.V. Kulikova.* Modern Regional Reference Books Devoted to Water Resources of Russia: Annotated List 255–267

■ **Scientific Life**

*N.A. Kupershtokh.* To the 65<sup>th</sup> Anniversary of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences 268–272

A Hundred-year Journey: to the Anniversary of the Institute of Mongolian Studies, Buddhology and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences 273–275

“Secondary Contribution” Award: The National Association of Endowments opens the Acceptance of Applications for Participation in the Annual Competition of Historical research 276–280



2022 · № 3 (23)

Тема выпуска:

**«НА ВЕСЛЕ ДА НА ШЕСТЕ»:  
ВОДНЫЕ КОММУНИКАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРАЗИИ**

**ОТ РЕДАКТОРА**

«Зимой в нарте на шлее, а летом беспрестанно на весле да на шесте», – эти слова енисейского воеводы А.Л. Ошанина отражают сложный процесс освоения огромных пространств Северо-Восточной Евразии, немислимый без создания разветвленной транспортной сети. Предлагаемый вниманию читателей выпуск «Исторического курьера» посвящен обсуждению комплекса проблем, связанных со становлением и развитием водных коммуникаций в Северо-Восточной Евразии (под которой в историографии все чаще понимается территория современной Российской Федерации), начиная с древнейших времен вплоть до наших дней. Быстрое и успешное освоение водных, как речных, так и морских, магистралей, служивших главными транспортными путями, обеспечивало прочную связь между западными и восточными, северными и южными территориями. Насколько важны были водные коммуникации для изучения и хозяйственного освоения труднодоступных районов, какую роль они играли в повседневной жизни различных слоев населения, как порой непросто и даже драматично проходили поиск и открытие новых путей для прохода водного транспорта, точки взаимодействия в этом вопросе государства и представителей частного капитала – всем этим вопросам и посвящены публикуемые в номере материалы.

Рубрика «Торговля по рекам и морям» объединяет статьи, посвященные анализу торговых операций, совершавшихся (в том числе купцами) по водным путям; проблемам обеспечения безопасности международной торговли; первой попытке наладить вывоз морем леса с Енисея. Рассмотренные сюжеты подчеркивают важнейшую роль водных путей в развитии экономических отношений, межрегиональных и международных связей.

Во втором разделе «Изучение и освоение водных магистралей» речь пойдет о становлении и развитии системы речного сообщения на территории Сибири и Дальнего Востока. На материалах обнаруженных в ходе археологических изысканий вещественных источников, а также делопроизводственной документации, источников личного происхождения и периодики представлены обзоры освоения водных путей в Приморье, бассейне Енисея, охарактеризованы купеческие проекты по развитию судоходства, участие представителей художественной интеллигенции в изучении и популяризации водного пространства Сибири, впервые подробно освещена история мемориальных экспедиций по следам Ф. Нансена, предпринятых на рубеже XX–XXI вв.

Традиционная рубрика журнала «От первого лица» представлена публикацией текстов, вышедших из-под пера выдающегося представителя русского купечества – Михаила Константиновича Сидорова. Предлагаемые вниманию читателей источники характеризуют один из смелых проектов М.К. Сидорова, направленный на развитие водного сообщения Сибири.

Следующая группа статей вошла в блок «Водные пути и водоемы в повседневной жизни населения: восприятие, использование». В них раскрываются разноплановые вопросы, связанные с жизнью разных слоев населения: это и роль водоема в культурно-бытовом пространстве провинциального русского дворянства, и организация управления и использование речного транспорта для повседневных нужд как административных структур, так и рядовых граждан.



Особое внимание уделено характеристике отечественной и зарубежной историографии, связанной с заявленной темой номера. В представленных в разделе «Проблемы историографии» статьях проанализированы работы о предпосылках формирования судостроительной промышленности в допетровской России и ходе освоения Российской Арктики и Северного морского пути.

Рубрика «Мир книги» включает рецензию на недавно вышедшие в Красноярске записки известного ученого путешественника XVIII в. Даниэля Готлиба Мессершмидта, а также библиографический перечень современных справочных изданий, посвященных водным ресурсам России. Приведенные краткие аннотации справочников позволяют сформировать мнение о сделанных в них акцентах, их научной и краеведческой значимости.

Наконец, раздел «Научная жизнь» содержит материал, посвященный юбилею Сибирского отделения Российской академии наук, отмеченному в мае 2022 г. Создание в 1957 г. Сибирского отделения АН СССР положило начало развитию разветвленной сети научных учреждений в разных городах Сибири, многие из которых со временем приобрели мировую известность, и помогло вывести отечественную науку на новый качественный уровень. Сибирские ученые, помимо прочего, внесли огромный вклад и в изучение водных ресурсов России. Кроме того, в этом году отмечает столетие Институт монголоведения, буддологии и тибетоведения СО РАН, с чем мы от души поздравляем коллег из Улан-Удэ. Заканчивает раздел объявление Национальной ассоциации эндаументов о проведении Второго конкурса на соискание премии «Вѣчный вклад» (первый подобный конкурс с успехом прошел в прошлом году, собрав несколько десятков участников из числа сотрудников научных организаций, преподавателей высших учебных заведений, краеведов).

Конечно, вынесенная в название номера тема далеко не исчерпывается представленными в нем материалами, однако надеемся, что выпуск будет интересен как специалистам, так и самому широкому кругу читателей, привлечет внимание к необходимости дальнейшего всестороннего обсуждения сложного комплекса вопросов из истории развития водного транспортного сообщения на территории не только нашей страны, но и сопредельных государств, связанных геополитически, экономически и культурно, общий исторический путь которых в немалой степени определялся состоянием системы водных коммуникаций.

*Выпускающий редактор  
доктор исторических наук  
Евгения Владиславовна Комлева*

*выпускающий редактор*

**доктор исторических наук Е.В. Комлева**

*ответственный секретарь*

**кандидат исторических наук М.А. Резникова**

*корректор*

**Т.В. Соболева**

*верстальщик*

**В.В. Введенский**

*интернет-верстальщик*

**К.А. Васильев**



2022 · No. 3 (23)

The Theme of the Issue:

**“WITH AN OAR AND A POLE”:  
WATER COMMUNICATIONS OF NORTH-EASTERN EURASIA**

FROM THE EDITOR

“In winter in a sled with a dog harness, and in summer incessantly with an oar and with a pole”, these words of the Yeniseysk voivode A.L. Oshanin reflect a complex process of mastering the vast expanses of Northeastern Eurasia, unthinkable without creating an extensive transport network. The issue of the Historical Courier offered to the readers is devoted to the discussion of a set of problems related to the formation and development of water communications in Northeastern Eurasia (which in historiography is increasingly understood as the territory of the modern Russian Federation), starting from ancient times up to the present day. The rapid and successful development of water (both river and sea) arteries, which served as the main transport routes, provided a strong connection between the western and eastern, northern and southern territories. How important was the meaning of water communications for the study and economic development of hard-to-reach areas, what role they played in the daily life of various segments of the population, how sometimes difficult and even dramatic it was to the search and open new ways for the passage of water transport, the points of interaction in this matter between the state and representatives of private capital – all these issues are characterized in the materials published in the issue.

The heading “Trade by Rivers and Seas” combines articles devoted to the analysis of trade operations carried out (including by merchants) by waterways; problems of ensuring the security of international trade; the first attempt to establish the export of timber by sea from the Yenisei. The considered subjects emphasize the waterways’ pivotal role in the development of economic relations, interregional and international relations.

The second section “Study and Development of Waterways” will focus on the formation and development of the river communication system in Siberia and the Far East. Based on the materials of archaeological discoveries, as well as office records, sources of personal origin and periodicals, reviews of the development of waterways in Primorye and the Yenisei basin are presented; merchant projects for the development of navigation, the participation of representatives of the artistic intelligentsia in the study and popularization of Siberian water space are described; for the first time the history of memorial expeditions in the footsteps of F. Nansen, undertaken at the turn of the 20<sup>th</sup> – 21<sup>st</sup> centuries, is covered in detail.

The texts penned by an outstanding representative of the Russian merchant class – Mikhail Konstantinovich Sidorov are published under the traditional heading of the magazine “From the first person”. The sources offered to readers characterize one of M.K. Sidorov’s bold projects aimed at the development of water communication in Siberia.

The following group of articles is included in the block “Waterways and reservoirs in the daily life of the population: perception, usage”. They reveal diverse issues related to the lives of different segments of the population. Among them, the role of the reservoir in the cultural and everyday space of the provincial Russian nobility, and the organization of management and use of river transport for the daily needs of both administrative structures and ordinary citizens.

Special attention is paid to the characteristics of domestic and foreign historiography related to the stated theme of the issue. The articles presented in the section “Problems of Historiography” analyze the works on the prerequisites for the formation of the shipbuilding industry in pre-Petrine Russia and the development of the Russian Arctic and the Northern Sea Route.



The heading “The World of Books” includes a review of the notes of the famous scientist traveler of the 18<sup>th</sup> century, recently published in Krasnoyarsk, Daniel Gottlieb Messerschmidt, as well as a bibliographic list of modern reference publications devoted to the water resources of Russia. There are also brief annotations of reference books providing some insight into their primary focus, showing their scientific and local history significance.

Finally, the section “Scientific Life” contains material dedicated to the anniversary of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, celebrated in May 2022. The creation of the Siberian Branch of the USSR Academy of Sciences in 1957 marked the beginning of the development of an extensive network of scientific institutions in different cities of Siberia, many of which eventually gained worldwide fame, and helped to bring domestic science to a new qualitative level. Siberian scientists have made a huge contribution, among other things, to the study of water resources in Russia. In addition, this year marks the centenary of the Institute of Mongolian Studies, Buddhology and Tibetan Studies SB RAS, with which we heartily congratulate our colleagues from Ulan-Ude. The section ends with the announcement of the National Association of Endowments about the Second competition for the “Eternal Contribution” Award. The first such competition was successfully held last year, bringing together several dozen participants from among employees of scientific organizations, teachers of higher educational institutions, local historians.

Of course, the topic included in the title of the issue is far from being exhausted by the materials presented. But we hope that the issue will be of interest to both specialists and the widest range of readers and that it will draw attention to the need for further comprehensive discussion of a complex set of questions from the history of the development of water transport communication in the territory of not only Russia, but also neighboring states, connected geopolitically, economically and culturally, the common historical path of which was largely determined by the state of the water communications system.

*Editor-in-chief*  
*Doctor of Historical Sciences*  
*Evgeniya Vladislavovna Komleva*

---

*executive editor*

**Doctor of Historical Sciences E.V. Komleva**

*executive secretary*

**Candidate of Historical Sciences M.A. Reznikova**

*corrector*

**T.V. Soboleva**

*layout designer*

**V.V. Vvedenskiy**

*web designer*

**K.A. Vasil'ev**

Г.Н. Ульянова\*

**ХЛЕБНАЯ ТОРГОВЛЯ В МОСКВЕ  
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА:  
ДОСТАВКА ЗЕРНА, МУКИ И КРУП ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-1  
УДК 94+656+63371"1800/1850"

*Выходные данные для цитирования:*  
Ульянова Г.Н. Хлебная торговля в Москве в первой половине XIX века: доставка зерна, муки и круп по водным путям // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 11–23. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-01.pdf>

G.N. Ulianova\*

**THE GRAIN AND FLOUR TRADE IN MOSCOW  
IN THE FIRST HALF OF THE 19<sup>TH</sup> CENTURY: A WATER  
TRANSPORTATION OF GRAIN, FLOUR AND CEREALS**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-1

*How to cite:*  
Ulianova G.N. The Grain and Flour Trade in Moscow in the First Half of the 19<sup>th</sup> Century: a Water Transportation of Grain, Flour and Cereals // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 11–23. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-01.pdf>]

**Abstract.** In Russia of the 18<sup>th</sup>– 19<sup>th</sup> centuries, especially before the development of the railway network, the water transportation of goods and commodities played a huge role in inner trade. For Moscow trade, the river waterways were accessible for about half a year. At this time, the city received a significant amount of food supplies intended to feed the Muscovites. In a region where Moscow as megapolis was the main center of trade and consumption (its population grew rapidly in the first half of the nineteenth century, in 1811, it was 275,000; in 1833 – 312,000 and 350,000 in 1847), the shipping mostly was carried out on the Oka and Moskva rivers, and Kolomna was an important trading hub in this system. The sacked grain, flour and cereals were delivered from noble landlords' estates and other rural farms to the piers on the Oka and its tributaries, and there they were loaded onto ships for further transportation to Moscow. The article considers the issues of the delivery of grain crops (grain, flour and cereals) to Moscow such as: from which localities these production came, what products were delivered, the statistics of the turnover of grain products, and who were the grain traders shipping grain and flour to Moscow on their own or rented boats. Data were collected from the archival register on grain and flour water transportation to Moscow (1813–1814), official statistics surveys from the reports of the Moscow Police Chief, statistical reviews (by V. Androssov and K. Arseniev), analytical articles from the magazines such as “Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del”, “Otechestvennye zapiski”, etc. The study of the hydrographic characteristics of the water system and the features of commercial shipping show that overcoming the summer shallow waters and creating a system for delivering ships with cargo against the river's current were important issues. Statistical data analysis reveals that in the 1830s and 1840s, from 5 to 88 percent of the volume of wheat grain and from 21 to 36 percent of the volume of rye grain, from 12 to 47 percent of wheat flour and from 45 to 53 percent of rye flour were shipped by waterways. The information from the archival register on grain and flour water transportation to Moscow (1813–1814) indicates a wide geography of supplies of grain and flour. Many provincial merchants, nobles, peasants and *meshchane* of several Central Russian provinces (including Tambov, Ryazan provinces, etc.) were involved in this trade. The substantial infrastructure, including delivery of products to specially equipped piers, temporary storage in warehouses, loading of ships, and transportation to the destination, existed across the Oka and the Moscow rivers water area within the territories of the Moscow and several neighbouring provinces.

\* **Галина Николаевна Ульянова**, доктор исторических наук, Институт российской истории Российской Академии наук, Москва, Россия, e-mail: [galina.ulianova@gmail.com](mailto:galina.ulianova@gmail.com)  
**Galina Nikolaevna Ulianova**, Doctor of Historical Science, Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia, e-mail: [galina.ulianova@gmail.com](mailto:galina.ulianova@gmail.com)

**Keywords:** entrepreneurship, merchants, trade, grain trade, water transportation, Imperial Russia, Moscow.

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

**Аннотация.** В России XVIII–XIX вв., особенно до развития железнодорожной сети, доставка товаров по воде играла огромную роль во внутренней торговле. Для московской торговли речные водные пути были доступны для навигации в течение примерно полугода. В это время в город поступал значительный объем съестных припасов, предназначенных для питания жителей Москвы. В регионе, где главным торговым центром и местом потребления была Москва как мегаполис (население ее в первой половине XIX в. стремительно росло, составив в 1811 г. 275 тыс. чел., в 1833 г. – 312 тыс. чел., в 1847 г. – 350 тыс. чел.), основное судоходство производилось на реках Оке и Москве, а важным торговым узлом была Коломна. К пристаням на Оке и ее притоках доставлялись зерно, мука и крупы из помещичьих имений и других сельских хозяйств и там перегружались на барки для дальнейшей транспортировки в Москву. В статье рассмотрен вопрос о доставке зерновых (хлеба – в зерне и муке, а также круп) в столицу: из каких местностей шел хлеб, какие виды зерновых доставлялись, что показывает сохранившаяся статистика оборота хлебного товара, кто были торговцы, пригонявшие барки с зерном и мукой в Москву. Основными источниками исследования послужили: архивный реестр о привозе хлеба водою (1813–1814 гг.), данные официальной статистики из отчетов московского обер-полицмейстера, статистических обзоров (В. Андрossoва и К. Арсеньева), аналитические статьи из изданий XIX в., таких как «Журнал Министерства внутренних дел», «Отечественные записки» и др. Изучение гидрографических характеристик водной системы и особенностей торгового судоходства в Московской и соседних губерниях показало, что важными вопросами были преодоление летнего мелководья и создание системы доставки судов с грузом против течения (чаще бечевою). Анализ статистических данных позволил установить, что в 1830–1840-е гг. водою доставлялось в разные годы 5–88 % объема пшеницы в зерне и 21–36 % ржи в зерне, 12–47 % пшеничной муки и 45–53 % ржаной муки. Сведения из архивного реестра о привозе хлеба в 1813–1814 гг. свидетельствуют о широкой географии поставок, в которых были задействованы купцы, дворяне, крестьяне и мещане нескольких среднерусских губерний (включая Тамбовскую, Рязанскую губернии и др.). По всей акватории Оки и Москвы-реки в пределах Московской и нескольких прилегающих губерний существовала развитая инфраструктура, включавшая доставку товара к оборудованным пристаням, временное хранение в амбарах, погрузку на суда, транспортировку до места назначения.

**Ключевые слова:** предпринимательство, купечество, торговля, торговля зерном, доставка товаров по водным путям, Российская империя, Москва.

*Статья поступила в редакцию 24.03.2022*

Доставка товаров по воде играла важную роль в торговле в XVIII–XIX вв., особенно до развития железных дорог. Историография по истории водных грузоперевозок до сих пор невелика<sup>1</sup>. Источники сведений о привозе хлеба, круп и муки в Москву в первой половине XIX в. тоже весьма ограничены и включают архивные дела за отдельные годы и для ряда лет в 1830-е и 1840-е гг. отчеты московского обер-полицмейстера. Статистика урожая зерновых, по словам Е.Ф. Зябловского, велась в Российской империи только с 1803 г.<sup>2</sup>

**Некоторые гидрографические характеристики водной системы Москвы и особенности торгового судоходства.** Для московской торговли водные пути имели значение в течение примерно полугода открытой навигации. В это время в город поступал значительный объем съестных припасов, предназначенных для питания жителей Москвы. Согласно архивным документам, навигация в пределах города открывалась обычно в апреле-мае, когда завершался ледоход (начинавшийся в конце марта – начале апреля) и сопутствующие ему половодья, и длилась до осени. «Максимальные уровни весеннего половодья, – как отмечал гидрограф В.Д. Быков, – в среднем наступают 16 апреля»<sup>3</sup>, а вообще в интервале от 26 марта по 8 мая (по новому стилю). Ледостав наступал обычно во второй половине ноября, но иногда, по многолетним наблюдениям, в интервале от 5 октября до 24 декабря. В среднем река была свободна ото льда 216 дней в году<sup>4</sup>. Таким образом, около шести месяцев могли осуществляться водные (или, как также писали в XIX в., «водяные») перевозки. Однако в водных сообщениях со столицей были сложности – необходимость доставлять товары против течения и летнее мелководье.

Профессор В.И. Лапшин в труде «Москва-река и судоходство по ней» (1856) писал: «Летом река так мелка, что в иных местах едва стоит вода на 7 вершков<sup>5</sup> (такую воду называют “сухой”). <...> Сотни рабочих и табуны лошадей поджидают караваны на наиболее мелководных участках. На некоторых перекатах, чтобы сдвинуть баржу, приходилось нанимать до 200 рабочих и до 40 лошадей. Иногда баржи не удавалось снять с мелей и тогда их продавали на слом»<sup>6</sup>.

Для поддержания необходимых судоходных глубин в пределах города, а также для регулирования воды во время половодий и мелководий осуществлялось благоустройство реки в пределах городской черты Москвы. Чтобы снизить ущерб от половодий, в 1783–1786 гг. в центре Москвы, неподалеку от Кремля, был проложен Водоотводный канал (длиной 4 км, шириной 30–50 м) по старому (пересохшему) руслу Москвы-реки (старице), что предохраняло от сильного затопления берегов. В 1830–1840-х гг. было сделано другое важное благоустройство: во-первых, укреплены берега Водоотводного канала, а во-вторых, в 1836 г. возведена Бабьегородская плотина длиной 100 м и шириной 7 м. Это позволило летом поддерживать судоходную глубину реки примерно от 3 до 6 м. Осенью плотина разбиралась, чтобы ее не поломало зимним льдом и ледоходом, а затем после весеннего паводка вновь монтировалась, чтобы держать уровень воды. Плотина просуществовала до 1937 г. С устройством плотины Москва-река стала полноводней, потому что приток воды регулиро-

<sup>1</sup> Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982; Велитченко Н.С. Хлебная торговля Верхней Волги в первой половине XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ярославль, 1980; Акользина М.К. Провинциальное купечество первой половины XIX в. (по материалам Моршанска Тамбовской губернии) // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. материалов Второй междунар. науч. конф. Курск, 2009. С. 296–300; Акользина М.К. Моршанск – хлебный порт России (середина XVIII – середина XIX века). Тамбов, 2011; Акользина М.К. Моршанск в системе торгово-транспортной инфраструктуры городов Тамбовской губернии во второй половине XVIII – первой половине XIX в. // Вестник Тамбовского государственного университета. 2012. Вып. 1 (105). С. 201–205; Jones R.E. Bread Upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811. Pittsburgh, 2013; Огороков А.В. Ока и Окское судоходство. М., 2017.

<sup>2</sup> Зябловский Е.Ф. Статистическое описание Российской империи в нынешнем ее состоянии, с предварительными понятиями о статистике и о Европе вообще в статистическом виде. Кн. 2. Ч. 5. СПб., 1808. С. 32.

<sup>3</sup> Быков В.Д. Москва-река. М., 1951. С. 27.

<sup>4</sup> См.: Сим Е. Путеводитель по Москва-реке. М., 1937. С. 7.

<sup>5</sup> 7 вершков – в метрических мерах 31 см.

<sup>6</sup> Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней. М., 1856. С. 9, 22.

вался между основным руслом и Водоотводным каналом. Важно, что плотина обеспечивала судоходство, находясь буквально на расстоянии одной версты от Болотной хлебной площади – основного рыночного пространства для оптовой и розничной торговли зерном и мукой.

В «Военно-статистическом обозрении» (1853) отмечалось: «Обозов с хлебом мало тянется по Владимирскому шоссе, ибо из низовых областей Московская губерния получает хлеб большею частью водою, вверх по р[екам] Оке и Москве»<sup>7</sup>. Известная фотография начала 1860-х гг. (представленная в фотоальбоме, изданном купцом и любителем старины, председателем Московского Биржевого комитета Н.А. Найденовым) зафиксировала панораму Москвы-реки, плотно запруженной кораблями, барками и баржами<sup>8</sup>.



Рис. 1. Многочисленные суда с товарами, прибывшие в Москву. Вид с Таганского холма на центр города. Фото начала 1860-х гг.

В регионе, где главным торговым центром и местом потребления была Москва как мегаполис (население ее в первой половине XIX в. стремительно росло, составив в 1811 г. 275 тыс. чел., в 1833 г. – 312 тыс. чел., в 1840 г. – 347 тыс. чел.<sup>9</sup>), основное судоходство производилось на р. Оке, исток которой находился «близ села Очек в Малоархангельском уезде Орловской губернии»<sup>10</sup>. Судоходной Ока становилась в г. Орле (в 80 верстах от истока) и далее протекала по территории нескольких губерний – Орловской, Калужской, Тульской, Московской, Рязанской, Владимирской и Нижегородской, проделав путь почти в 1 400 км до места своего впадения в Волгу у Нижнего Новгорода. Ока была судоходна на протяжении 1 320 верст. Известный историк, статистик и географ К.И. Арсеньев (1789–1865) считал, что «Ока, после Волги, знаменитейшая и самая благодетельная река России»<sup>11</sup>. Он же приводил сведения о 17 больших пристанях на ней.

От Орла до Калуги Ока была мелководной и проход судов был затруднителен, правда уже в первой половине XIX в. для повышения уровня воды строились всякие сооружения, в частности «водостеснительные плотины». От Калуги до устья Москвы-реки в районе Коломны река была в полной мере судоходной и позволялось нагружать суда до осадки судна в глубину не более 12 вершков (52,8 см)<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. 1. Московская губерния. СПб., 1853. С. 71.

<sup>8</sup> Москва. Снимки с видов местностей, храмов, зданий и других сооружений. М., 1886. С. LVII.

<sup>9</sup> История Москвы: в 6 т. М., 1954. Т. 3. С. 162, 164.

<sup>10</sup> Судоходство пяти губерний: Рязанской, Тульской, Орловской, Воронежской и Тамбовской // Отечественные записки. Ч. 40. СПб., 1829. С. 380.

<sup>11</sup> Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел (далее ЖМВД). 1836. Ч. XIX. № 1. С. 27.

<sup>12</sup> См.: Судоходство пяти губерний... С. 381.

Москва-река (длиною 425 верст, т.е. 453 км) впадала в Оку у Коломны – крупнейшего торгового города еще со времен Средневековья. Далее до г. Москвы ее протяженность составляла около 160 км вверх по течению. Это был основной путь подвоза товаров водою в Москву, причем до места соединения рек Оки и Москвы товары шли по Оке с обеих сторон (условно с запада и с востока). Хотя по р. Москве двигались гигантские потоки товаров, автор обзора в «Журнале Министерства внутренних дел» (1845) писал о «бедности водяного сообщения, ограничивающегося для древней столицы одной только тощей, прерывистой нитью Москвы-реки»<sup>13</sup>. Действительно, в Московской губернии было мало крупных широких рек, пригодных для большого судоходства.

В акватории Москвы-реки была велика роль Коломны: «Для сообщения с внутренностию Империи, у Москвы есть род своего Кронштадта: это Коломна, которая находится при впадении Москвы-реки в Оку, имеющую натуральное сообщение с Волгою и всеми побочными ее реками, орошающими Средние и Низовые губернии. Но сообщение по Москве-реке представляет столько естественных неудобств и затруднений, что провоз по ней, как в Москву, так и из Москвы, весьма малозначителен, в сравнении с движением сухопутья»<sup>14</sup>. В доказательство автор приводит сведения 1841 г., по которым из общего объема товаров в 46 млн пудов только 14 млн пудов, т.е. 30 %, шло через Коломну водою.

Однако более тщательный анализ данных о подвозе разных видов товара показывает, что, во-первых, 30 % вовсе не малая величина при больших объемах поставок, а во-вторых, что роль водных путей в подвозе хлеба (зерна, муки и круп) была весьма велика, составляя по отдельным группам товаров, по нашим подсчетам, до 80 %. Это было связано с давними традициями использования водных коммуникаций при транспортировке сыпучих продуктов из хлебородных районов, главным образом Черноземной зоны и Поволжья, в Московскую губернию и особенно в Москву.

Сведения о количестве судов дал К.И. Арсеньев (руководитель Статистического комитета МВД в 1835–1853 гг.), показав, что движение в навигацию середины 1830-х гг. было постоянным и интенсивным: «По верховью реки и от города Москвы до Коломны ежегодно бывает в движении судов, туда и обратно плывущих с разным грузом, до 1 480 барок разного названия и до 150 лесных плотов, а товару провозится в Москву и из Москвы: клади казенной на сумму до 2 800 000 руб., частной на 15 800 000, всего ценю на 18 600 000 руб. Людей, занимающихся ежегодно судоходством по р. Москве, считается до 13 250 человек, из коих 12 000 судорабочие, а прочие кладчики и судоотправители»<sup>15</sup>. В большом количестве в Коломну шли суда из Орла и Мценска с грузом хлеба.

Поскольку от Коломны к Москве следовало подниматься вверх по течению (т.е. против течения), то суда перемещали несколькими способами: 1) посредством тяги бечевою; 2) веслами и шестами; 3) завозом (когда забрасывался якорь, к которому судно подтягивали канатом)<sup>16</sup>.

На реке от Коломны до Москвы основным способом тяги было движение с помощью лошадей, что называлось «бечевою» (бечева – одно из названий веревки). Несколько лошадей (обычно 5–7–9 и т.д.), запряженных особым образом, шли по берегу и тянули на бечевах барку. Если барка была грузной, то тянули по двум берегам. Лапшин писал, что в период навигации «оба берега Москвы на значительном пространстве от Навлянска (Новлянское в 30 км от Коломны в сторону Бронниц. – Прим. авт.) до Константинова представляют оживленную картину как будто конной ярмарки. Тысячи две лошадей стоят и лежат группами возле своих яслей; народ, как муравьи в разрытой куче, кто суетится на барках, кто с берега <...>; наконец, длинный ряд судов, грузно сидящих у глубоких берегов»<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Движение сухопутной провозной промышленности в Москву и из Москвы // ЖМВД, 1845. Ч. 9. № 1. С. 41.

<sup>14</sup> Там же. С. 52–53.

<sup>15</sup> Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России... С. 33.

<sup>16</sup> Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней... С. 33.

<sup>17</sup> Там же. С. 61.

Если говорить о скорости движения, то вниз по течению от Москвы до Коломны путь «сплавом» занимал 12 дней, а в обратную сторону при достаточном уровне воды 10–15 дней «бечевою»<sup>18</sup>.

Приспосабливаясь к мелководности р. Москвы, судовладельцы строили плоские суда, «для большей вместимости длинные и широкие», 30 сажень в длину и 6 в ширину (т.е. 64×13 м. – *Прим. авт.*) и вмещавшие 11–15 тыс. пудов груза (т.е. 180–246 т. – *Прим. авт.*)<sup>19</sup>.

**Статистика.** Подвоз хлеба в зерне и муке, а также круп, занимал значительную долю в грузоперевозках в первой половине XIX в. Выявление статистических данных имеет ценность само по себе. Дальнейший анализ полученных данных дает возможность установить долю перевозок водою и общего объема приходивших в Москву товаров.

Сложность работы с этими статистическими сведениями заключается в том, что объемы привезенных съестных припасов даны в источниках в разных мерах веса и объема (четвертях, пудах, кулях, возах, мешках и др.). Однако возможен приблизительный подсчет, поскольку в обзоре о движении торговли в Москву и из Москвы, опубликованном в «Журнале Министерства внутренних дел» за 1845 г., приведены данные для перевода разных мер в пуды: так, в частности, условно одна четверть равна 8 пудов (131,5 кг), один куль – 9,7 пуда (159 кг), один воз – 24,95 пуда (409 кг)<sup>20</sup>.

Следует отметить значительную разницу в стоимости сухопутных и водяных грузоперевозок. Один из аналитиков 1840-х гг. писал о ценах на перевозку по воде и по суше от Коломны до Нижнего Новгорода во время Нижегородской ярмарки (15 июля – 25 августа): «Платится из Москвы за сухопутную туда перевозку, смотря по состоянию дороги, от 20 до 70 к. сер., на тройках до 3 р. асс. с пуда. <...> Водю этот расход не превышал бы 8 к. сер. за пуд»<sup>21</sup>. Таким образом, цена на перевозки по воде была в 2,5–8,8 раза ниже, чем на сухопутные (где в стоимость перевозки закладывалась стоимость фуража для кормления лошадей, услуги кучеров и прочего персонала.)

Хлеб доставлялся в Москву в зерне и в муке, по воде и сухим путем. Статистик В. Андроссов в книге «Статистическая записка о Москве», изданной в 1832 г., отмечал: «Пшеница в зерне доставляется более водою. Привоз оной сухопутно менее первого в восемь раз. В прошлых годах, средним числом, привезено было оной водою 211 453 четверти, на возах 26 837 [четвертей]. В муке привозится 9 073 воза»<sup>22</sup>. Таким образом, до развития активного железнодорожного сообщения в последней трети XIX в. подвоз пшеницы в Москву осуществлялся преимущественно по воде. (По подсчетам на основе данных Андроссова следует, что было привезено всего 238 290 четвертей зерна, из них по воде 88 %, т.е. по воде прибыло около 31,3 тыс. т, по суше – 3,5 тыс. т.)

Некоторые сведения о привозе зерна, муки и круп содержатся в отчетах московских обер-полицмейстеров за 1838 и 1847 гг. (в это время население Москвы составляло 348 562 чел. в 1838 г. и 349 987 чел. в 1847 г.). Обобщенные данные представлены в табл. 1 на с. 17.

Представленные в таблице данные дают возможность подсчитать долю товаров, доставленных водою. Так, в пересчете на пуды, в 1838 г. ржаной муки водным путем доставлено 3 049 669 пудов, и сухим путем – 3 737 660 пудов, а ржи в зерне – 276 414 пудов водою, 492 937 пудов сухим путем. Таким образом, водою шло 45 % муки и 36 % зерна.

Аналогичные сведения по пшеничной муке и пшенице в зерне показывают, что водою доставлялось в Москву 814 175 пудов муки и сухопутно 927 191 пуд (в документе 37 162 воза), что дает 47 % подвоза водным путем. В том же 1838 г. привезено по воде 1 036 785 пудов зерна, сухопутно 267 738 пудов (в документе 10 731 воз), т.е. водою шло 80 % зерна пшеницы.

<sup>18</sup> Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России... С. 32.

<sup>19</sup> Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней... С. 25.

<sup>20</sup> Движение сухопутной провозной промышленности в Москву и из Москвы... С. 53.

<sup>21</sup> Там же. С. 60–61.

<sup>22</sup> Андроссов В. Статистическая записка о Москве. М., 1832. С. 109.

Таблица 1

Поступление зерна, муки и круп в Москву в 1838 и 1847 гг.

Вид товара	Количество товара, привезенного в Москву сухим путем, 1838 г., возов	Количество товара, привезенного в Москву водным путем, 1838 г., пудов	Количество товара, привезенного в Москву сухим путем, 1847 г., в разных мерах	Количество товара, привезенного в Москву водным путем, 1847 г., в разных мерах
Мука ржаная	149 806	3 049 669	437 995 четвертей	411 332 куля
Мука пшеничная	37 162	814 175	42 978 мешков	3 102 куля
Мука пеклеванная	12 418	157 142	1 194 мешка	–
Мука гречневая	6 956	66 127	4 059 мешков	–
Мука гороховая	3 318	10 730	865 мешков	–
Мука картофельная	3 168	20 232	862 мешка	–
Мука крупитчатая	15 138	889 956	143 129 мешков	19 197 кулей
Мука овсяная	3 297	20 454	604 четверти	–
Мука ячменная	538	12 360	–	–
Рожь	19 757	276 414	69 310 четвертей	18 558 четвертей
Пшеница	10 731	1 036 785	201 593 четверти	11 110 четвертей
Ячмень	22 709	112 015	23 744 четверти	100 четвертей
Овес	200 715	2 877 400	766 304 четверти	341 103 четверти
Пшено	2 395	35 947	14 432 четверти	5 537 бочек (включая рис)
Пшено сарацинское (рис)	181	1 532	78 бочек	См. выше
Крупа гречневая	45 124	895 692	312 323 четверти	106 080 четвертей
Крупа просяная	4 493	35 993	–	–
Крупа перловая	–	–	830 мешков	–
Крупа ячменная	1 862	28 200	–	–
Крупа овсяная	1 093	38 051	–	–
Солод ячменный	3 973	23 108	1 729 четвертей	16 988 четвертей (включая ржаной)
Солод ржаной	3 087	44 806	3 083 четверти	см. выше
Горох	7 152	81 603	9 478 четвертей	6 420 четвертей
Толокно	513	2 530	220 четвертей	–
Отруби	–	–	–	6 000 пудов

Составлено по: Краткий годовой отчет московского обер-полицмейстера за 1838 год. М., 1839. С. 38–39; Отчет московского обер-полицмейстера за 1847 год. М., 1848. С. 108.

Сведения за 1847 г. дают следующую картину. Ржаной муки водным путем доставлено 3 989 920 пудов, и сухим путем – 3 503 960 пудов, а ржи в зерне – 148 464 пуда водою, 554 480 пудов сухим путем. Таким образом, водою шло 53 % муки и 21 % зерна. Пшеничной муки (в том числе крупитчатой) пришло водою 22 299 кулей, что составило 12 % привоза, пшеницы в зерне – 11 110 четвертей (5 %).

На первом месте по поставкам муки на оба временных среза стояли поставки ржаной муки, на втором месте – пшеничной муки (обычного размола, которая обозначена как «пшеничная», и тонкого размола высшего качества, которая обозначена как «крупитчатая»).

Что касается привоза хлеба в зерне, то в этом виде шло наибольшее количество пшеницы, на втором месте стояла рожь.

Во всех ведомостях зафиксирован значительный привоз гречневой крупы (в 1847 г. водою доставлено 44 %), которую известный в 1830-е гг. статистик В. Андроссов назвал «одним из первых предметов народного потребления» и «каждодневной пищей»<sup>23</sup>. В большом количестве доставлялся горох, который обильно использовался для приготовления пищи (супов, каш, киселей, блинов из гороховой муки и др.).

Отмечено значительное количество овса, который шел на корм лошадям и прочему домашнему скоту.

**Кто и откуда привозил хлеб в Москву водным путем.** В XIX в. доставляемые в «московскую столицу» (словоупотребление того времени) зерно и мука продавались на ряде оптовых рынков, например на Болотной площади, в лабазах на берегу Москвы-реки возле Воспитательного дома (где ныне Москворецкая набережная. – *Прим. авт.*), в Тверской-Ямской и на Смоленском рынке. Историк А.Ф. Малиновский в книге «Обозрение Москвы», изданной в 1820 г., упоминал о лабазах возле Воспитательного дома, сказав и о подвозе к ним товара водою: «К наружной стене Китая, по берегу Москвы-реки, приделаны лабазы, или амбары, из которых продается разный хлеб в зернах и перемолонный, кулями, привозимый весной на стругах»<sup>24</sup>.

В архиве удалось обнаружить достаточно редкий источник под названием «Книга, данная на берегу Москвы-реки для записи пригоняемого из разных городов на судах хлеба»<sup>25</sup>. Это позволяет расширить представления о том, откуда везли хлеб, кто занимался перевозками, в каких объемах торговец мог привозить хлеб.

Документ имеет вид шнуровой книги с печатью красного сургуча и содержит сведения о пришедших в Москву в апреле 1813 г. и мае 1814 г. судах с хлебом, продавцах зерна, составе груза, количестве проданного зерна, ценах на отдельные виды зерна, круп и муки. Информация сгруппирована в таблицы по восьми графам: 1) месяц и число; 2) звание хлеба, кто именно хозяин и откуда с ним прибыл; 3) сколько мерою и весом; 4) по какой цене на месте куплено; 5) сколько заплачено за провоз; 6) хозяин хлеба и кому именно он продан, в какое место, по какой цене и сколько одного мерою или весом; 7) сколько меры и веса; 8) [цена] рубли и копейки.

Этот документ дает представление о географии грузовых перевозок хлеба и межрегиональных экономических связей того времени в сфере сельскохозяйственной продукции. Приведем некоторые факты из этого источника. Сведения о товарах, поступивших в апреле 1813 г. и в мае 1814 г., содержатся в табл. 2 на с. 19.

Эти данные свидетельствуют о том, что наибольшие обороты продаж приходились на ржаную муку (и ржаное зерно), использовавшуюся для хлебопечения и пивоварения, на пшеницу – для выпекания различных видов хлеба, калачей, пряников, саек, баранок и пр., на овес, который использовался преимущественно для кормления скота, особенно в зимнее время. Из круп наибольший объем поставок отмечен для гречневой крупы, далее следовали пшено и горох.

Рассмотрим далее, торговцы каких губерний осуществляли привоз хлеба в Москву и откуда они везли товар. В книге упомянуто около 80 торговцев-оптовиков, среди которых были как купцы, так и дворяне, мещане, крестьяне. Объем поставляемого каждым торговцем товара колебался обычно в пределах 800–2 000 четвертей зерна, муки и крупы. Например, мценский купец Николай Ламакин в 1813 г. привез и продал 2 200 четвертей пшеницы (в метрических мерах около 289 т), а Павел Григорьевич Щепочкин (помещик Рязанской и Калужской губерний) отослал в Москву 1 200 четвертей «ржи своей» (в метрических мерах около 158 т).

<sup>23</sup> Андроссов В. Статистическая записка о Москве... С. 109.

<sup>24</sup> Малиновский А.Ф. Обозрение Москвы. М., 1992. С. 119.

<sup>25</sup> Центральный государственный архив г. Москвы (далее ЦГА г. Москвы). Ф. 14. Оп. 7. Д. 171.

Таблица 2

Поступление зерна, муки и круп в Москву на судах в апреле 1813 г. и мае 1814 г., в четвертях<sup>26</sup>

Вид товара	Апрель 1813 г.	Май 1814 г.
Мука ржаная (в кулях)	89 175	27 192
Пшеница	46 974	19 189
Овес (в кулях)	45 453	42 786
Крупа гречневая	9 394	13 496
Рожь	8 646	11 506
Пшено	3 777	2 564
Горох	1 197	277
Солод	945	–
Мука пеклеванная	–	1 700
Семя конопляное	–	125
Всего	70 933 четверти и 134 628 кулей	48 857 четвертей и 69 978 кулей

Составлено по: ЦГА г. Москвы. Ф. 14. Оп. 7. Д. 171. Л. 37, 62.



Рис. 2. Вид первой страницы «Книги, данной на берегу Москвы-реки для записи пригоняемого из разных городов на судах хлеба» (1813–1814 гг.).  
Центральный государственный архив г. Москвы

<sup>26</sup> Объем дан в четвертях, если не указано иначе.

Наряду с московскими купцами, на доставке хлебных грузов специализировались купцы среднерусских и черноземных губерний. Московские купцы отличались наибольшими торговыми оборотами. В «Книге» упомянуты, в частности, Антип Дмитриевич Шелапутин (транспортировавший значительные объемы ржаной муки и овса, а также малые объемы пшеницы, гороха, ржи и пшена из Морши<sup>27</sup> – всего в сумме 12 810 четвертей в 1813 г.), Павел Левонтьевич Сырцов (также привозил ржаную муку и овес из Морши, объем 2 000 четвертей), Василий Огороков (доставлял ржаную муку и овес из Морши, объем 2 500 четвертей)<sup>28</sup>. Среди крупнейших поставщиков были московские купцы Андрей и Иван Рахмановы, осуществлявшие доставку пшеницы из Саратова через Коломну в Москву (14 000 четвертей в 1813 г.), которая далее продавалась торговцам «разного звания» на рынки<sup>29</sup>.

Купцы других губерний были многочисленны и представляли как губернские, так и уездные торговые города, расположенные в бассейне р. Оки, на которой располагались многочисленные пристани. На эти пристани (среди них было 12 крупных) преимущественно из помещичьих хозяйств Рязанской, Тульской, Орловской, Воронежской и Тамбовской губерний прибывал хлеб для дальнейшей транспортировки по воде в Москву<sup>30</sup>. Большинство этих торговцев, как указано в документе, продавали товар «в разные лабазы», «разным лабазникам», иногда «на рынки». Но другие могли иметь постоянного партнера-покупателя в Москве, который уже дальше перепродавал этот товар для розничной торговли.

Перечислим далее некоторых представителей иногороднего купечества, привозивших хлеб в Москву. Например, из Орла везли купцы Никифор Тимофеев, Гаврила Коньков, Дмитрий Русанов и купеческий сын Алексей Кадобнов; из Мценска Орловской губернии – Николай Ламакин, Иван Барышев;

из Калуги – Алексей Лебедев, из Боровска Калужской губернии – Алексей Капырин (доставлял товар из Орловской губернии);

из Белёва Тульской губернии – Яков Смирнов, Андрей Рахманов, из Одоева Тульской губернии – купеческий сын Иван Панышин;

из Рязани – Иван Попов, Осип Иванов Крутицкий (привозил товар из Пензенской губернии), из Пронска Рязанской губернии – Иван Васильев из Краснослободска Рязанской губернии – купеческий сын Иван Ненюков (привозил товар для продажи московскому купцу Григорию Григорьеву Аверину);

из Твери – купеческий сын Федор Бармин (который доставлял ржаную муку, горох и пшеницу из Рязанской губернии с Перевлесской пристани).

Были активны купцы Московской губернии из городов Серпухова и Коломны, в том числе из Серпухова – купеческий сын Петр Иванов, из Коломны – купеческий сын Еф... (далее неразборчиво. – *Прим. авт.*) Свиридов. В Серпухове была крупная пристань, Коломна была перевалочным центром хлебной торговли.

Список купцов показывает, что занимавшиеся подвозом муки и зерна в Москву купцы не обязательно транспортировали товар из своей местности. Нередко они занимались дальними перевозками от поставщиков других губерний, как, например, рязанцы Попов и Крутицкий везли хлеб из Пензенской губернии, тверской житель Бармин и боровский уроженец Капырин – из Рязанской губернии.

Из дворян, поставщиков хлебного зерна, муки и круп, в «Книге» названы: «господин» (т.е. помещик) Павел Григорьевич Щепочкин (как перевалочный пункт упомянута Перевлесская, или Перевлесская пристань на р. Проне недалеко от Рязани)<sup>31</sup>, «господин» генерал

<sup>27</sup> Морша Рязанской губ., с 1779 г., по указу Екатерины II, Моршанск Тамбовской губ., на р. Цне – крупнейший пункт транспортировки хлебных грузов в Европейской России.

<sup>28</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 14. Оп. 7. Д. 171. Л. 10–27.

<sup>29</sup> Там же. Л. 36.

<sup>30</sup> См.: Судоходство пяти губерний... С. 380–394; *Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982. С. 100; *Огороков А.В.* Ока и Окское судоходство в XVIII – конце XIX века // Исторический журнал: научные исследования. 2012. № 3 (9). С. 85–105.

<sup>31</sup> Перевлесская пристань находилась на реке Проне в 30 верстах от впадения в Оку (См.: *Гроссман Ф.* Земледелец-механик. СПб., 1857. С. LIX). Она же писалась как Перевлесская – по названию села Перевлес.

Алексей Михайлович Селиверстов, генерал Петр Михайлович Лунин (из Рязани Спасской округи села Желудева), «господин» секунд-майор Сергей Андреевич Арапов из Пензенской губернии, «господин» майор Дмитрий Иванович Бухвостов (сын капитана и владелец с. Аргамаково Рязанской губернии), «господин» секунд-майор Петр Андреевич Вельяшев из Пензенской губернии, «господин» премьер-майор Федор Степанович Рахманов, из Рязани – надворный советник Иван Барыков (от него служитель Тимофей Родионов), малолетние дети «его сиятельства покойного графа Петра Андреевича Шувалова» из Сапожка Рязанской губернии. Из их помещичьих имений вывозились на продажу в Москву ржаная мука, горох, пшеница, овес и в малом количестве гречневая крупа. Сведения из «Книги, данной на берегу Москвы-реки» свидетельствуют о высокой товарности дворянских сельских хозяйств.

Среди поставщиков были также мещане и крестьяне: например, коломенский мещанин Егор Даманин, доставлявший ржаную муку и овес из Рязанской губернии (1 300 четвертей); крестьянин графини Е.В. Литта Семен Малюгин, доставлявший ржаную муку и овес из Морши (5 000 четвертей, продавал «в лабазы и разным купцам»); крестьянин графа Шереметева Василий Семенов, также привозивший товар из Морши (2 800 четвертей ржаной муки и овса); еще один крестьянин графа Шереметева Михайла Назаров, привозивший ржаную муку из Пензы (500 четвертей); Зарайского уезда Московской губернии крестьянин Тимофей Винокуров, продававший ржаную муку и овес (1 960 четвертей), и др.

Московские купцы, переехавшие в столицу из других губерний, нередко работали вместе со своими родственниками, продолжавшими жить на родине и занимавшимися закупками на месте. Например, московский купец Петр Дединцов закупал в Ельце пеклеванную<sup>32</sup> муку для продажи в Москве, при этом его приказчиком был елецкий купец (вероятно, брат или племянник) Осип Дединцов<sup>33</sup>.

Поставки осуществляли не только мужчины, но и женщины-предпринимательницы. В списках 1814 г. упомянута торговавшая с Москвой мещанка из Орла Павла Афанасьевна Вязьмитинова, дела которой вел приказчик орловский мещанин Василий Иванов Заморин. В 1814 г. Вязьмитинова отправила в Москву водою 382 четверти ржаной муки, 55 четвертей пшеницы, 40 четвертей овса, 25 четвертей гречневых круп<sup>34</sup>, всего 502 четверти товара (в метрических мерах около 65,8 т).

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что использование водных путей играло важнейшую роль в московской торговле и особенно в подвозе хлеба (в зерне и муке) и круп. По всей акватории Оки и Москвы-реки в пределах Московской и нескольких прилегающих губерний существовала развитая инфраструктура, включавшая доставку товара к оборудованным пристаням, временное хранение в амбарах, погрузку на суда, транспортировку до места назначения. Ввиду трудностей продвижения по Москве-реке из-за мелководья и встречного течения использовался главным образом ход судов бечевою с помощью конной тяги, а суда использовались более плоские, длинные и широкие грузоподъемностью 180–246 т. Обращение к статистическим данным показало, что в 1830–1840-е гг. водою доставлялось в разные годы 5–88 % пшеницы в зерне и 21–36 % ржи в зерне, 12–47 % пшеничной муки и 45–53 % ржаной муки. Анализ архивного реестра о привозе хлеба в 1813–1814 гг. свидетельствует о широкой географии поставок, в которых были задействованы купцы, дворяне и мещане нескольких среднерусских губерний.

---

Как сообщалось в «Отечественных записках» (1840 г.), «здесь нагружается хлеба, привозимого из окружных уездов Рязанской и Тамбовской губерний до 200 т[ысяч] четвертей, который отвозится большею частию в Москву» (См.: Судходство пяти губерний... С. 389).

<sup>32</sup> Пеклеванная – мелко перемолотая и просеянная мука, чаще ржаная, но иногда и пшеничная.

<sup>33</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 14. Оп. 7. Д. 171. Л. 34.

<sup>34</sup> Там же. Л. 50.

### Литература

Акользина М.К. Моршанск – хлебный порт России (середина XVIII – середина XIX века). Тамбов: Изд-во ТГУ, 2011. 207 с.

Акользина М.К. Моршанск в системе торгово-транспортной инфраструктуры городов Тамбовской губернии во второй половине XVIII – первой половине XIX в. // Вестник Тамбовского государственного университета. 2012. Вып. 1 (105). С. 201–205.

Акользина М.К. Провинциальное купечество первой половины XIX в. (по материалам Моршанска Тамбовской губернии) // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. материалов Второй междунар. науч. конф. / сост. А. И. Раздорский. Курск, 2009. С. 296–300.

Андроссов В. Статистическая записка о Москве. М.: Тип. Селивановского, 1832. 185 с.

Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел. 1836. Ч. XIX. № 1. С. 1–76.

Быков В.Д. Москва-река. М.: Изд-во Московского университета, 1951. 107 с.

Велитченко Н.С. Хлебная торговля Верхней Волги в первой половине XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ярославль, 1980. 24 с.

Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. 1. Московская губерния. СПб., 1853. 306 с.

Гроссман Ф. Земледелец-механик. СПб.: изд. Н. Матвеевского, 1857. 259 с.

Движение сухопутной провозной промышленности в Москву и из Москвы // Журнал Министерства внутренних дел. 1845. Ч. 9. № 1. С. 40–62.

Зябловский Е.Ф. Статистическое описание Российской империи в нынешнем ее состоянии, с предварительными понятиями о статистике и о Европе вообще в статистическом виде. Кн. 2, ч. 5. СПб.: Печатано при Императорской Академии наук, 1808. 207 с.

Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982. 277 с.

История Москвы: в 6 т. М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1954. Т. 3. 870 с.

Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней. М.: Университетская типография, 1856. 65 с.

Малиновский А.Ф. Обозрение Москвы. М.: Московский рабочий, 1992. 252 с.

Москва. Снимки с видов местностей, храмов, зданий и других сооружений. М.: [б.и.], 1886. 45 л. илл.

Окороков А. В. Ока и Окское судоходство. М.: Вече, 2017. 542 с.

Окороков А.В. Ока и Окское судоходство в XVIII – конце XIX века // Исторический журнал: научные исследования. 2012. № 3 (9). С. 85–105.

Сим Е. Путеводитель по Москва-реке. М.: Московский рабочий, 1937. 109 с.

Судоходство пяти губерний: Рязанской, Тульской, Орловской, Воронежской и Тамбовской // Отечественные записки. Ч. 40. СПб., 1829. С. 380–394.

Jones R.E. Bread Upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811. Pittsburgh: University of Pittsburgh press, 2013. 298 p.

### References

Akol'zina, M.K. (2011). *Morshansk – khlebnyy port Rossii (seredina XVIII – seredina XIX veka)* [Morshansk as a Grain Port of Russia (From the Mid-18<sup>th</sup> to the Mid-18<sup>th</sup> Century)]. Tambov, Izd-vo TGU. 207 p.

Akol'zina, M.K. (2012). *Morshansk v sisteme torgovo-transportnoy infrastruktury gorodov Tambovskoy gubernii vo vtoroy polovine XVIII – pervoy polovine XIX v.* [Morshansk in the System of Trade and Transport Infrastructure of the Cities of Tambov Province in the Second Half of the 18<sup>th</sup> – First Half of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Tamboivskogo gosudarstvennogo universiteta*. Vol. 1 (105), pp. 201–205.

Akol'zina, M.K. (2009). *Provintsial'noe kupechestvo pervoy poloviny XIX v. (po materialam Morshanska Tambovskoy gubernii)* [Provincial Merchants of the First Half of the 19<sup>th</sup> Century (According to the Materials of Morshansk, Tambov Province)]. In *Torgovlya, kupechestvo i tamozhennoe delo v Rossii v XVI–XIX vv.: sb. materialov Vtoroy mezhdunar. nauch. konf.* Kursk, pp. 296–300.

Androssov, V. (1832). *Statisticheskaya zapiska o Moskve* [Statistical Report on Moscow]. M., Tip. Selivanovskogo. 185 p.

Arsenyev, K.I. (1836). *Gidrograficheskoe obozrenie Rossii* [Hydrographic Review of Russia]. In *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del.* Vol. XIX, No. 1, pp. 1–76.

Bykov, V.D. (1951). *Moskva-reka* [The Moskva River]. Moscow, Izd-vo Moskovskogo universiteta. 107 p.

Velitchenko, N.S. (1980). *Khlebnaya trgovlya Verhney Volgi v pervoy polovine XIX veka* [Grain Trade of the Upper Volga in the First Half of the 19<sup>th</sup> Century]. Cand. hist. nauk avtoref. Yaroslavl. 24 p.

(1853). *Voенно-statisticheskoe obozrenie Rossiyskoy imperii* [Military Statistical Review of the Russian Empire]. Vol. VI. Part. 1. Moskovskaya guberniya. St. Petersburg. 306 s.

Grossman, F. (1857). *Zemledelets-mekhanik* [Farmer-Mechanic]. St. Petersburg, izd. N. Matveevskogo. 259 p.

(1845). *Dvizhenie suhoputnoy provoznoy promyshlennosti v Moskvu i iz Moskvy* [Land Transportation Movement in and Out of Moscow]. In *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del.* Vol. 9, No. 1, pp. 40–62.

Ziablovskiy, E.F. (1808). *Statisticheskoe opisanie Rossiyskoy imperii v nyneshnem ee sostoyanii, s predvaritel'nymi ponyatiyami o statistike i o Evrope voobshhe v statisticheskom vide* [Statistical Description of the Russian Empire in Its Current State, with Preliminary Concepts about Statistics and about Europe in General Statistics]. Vol. 2, Part. 5. St. Petersburg, Pечатano pri Imperatorskoy Akademii nauk. 207 p.

Istomina, E.G. (1982). *Vodnye puti Rossii vo vtoroy polovine XVIII – nachale XIX veka* [Waterways of Russia in the Second Half of the 18<sup>th</sup> – Early 19<sup>th</sup> Century]. Moscow, Nauka. 277 p.

(1954). *Istoriya Moskvy* [History of Moscow]. Moscow, Izd-vo Akad. nauk SSSR, Vol. 3. 870 p.

Lapshin, V.I. (1856). *Moskva-reka i sudokhodstvo po ney* [Moskva River and Its Shipping]. Moscow, Universitetskaya tipografiya. 65 p.

Malinovskiy, A.F. (1992). *Obozrenie Moskvy* [Review of the City of Moscow]. Moscow, Moskovskiy rabochiy. 252 p.

(1886). *Moskva. Snimki s vidov mestnostey, khramov, zdaniy i drugikh sooruzheniy* [Moscow. Photos of Views of Districts, Temples, Buildings and Other Constructions]. Moscow. 45 p.

Okorokov, A.V. (2017). *Oka i Okskoe sudokhodstvo* [Oka-River and Oka Shipping]. Moscow, Veche. 542 p.

Okorokov, A.V. (2012). *Oka i Okskoe sudokhodstvo v XVIII – kontse XIX veka* [Oka-River and Oka Shipping in the 18<sup>th</sup> – Late 19<sup>th</sup> Century]. In *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya.* No. 3 (9), pp. 85–105.

Sim, E. (1937). *Putevoditel' po Moskva-reke* [The Moskva-River Guidebook]. Moscow, Moskovskiy rabochiy. 109 p.

(1829). *Sudokhodstvo pyati guberniy: Ryazanskoy, Tul'skoy, Orlovskoy, Voronezhskoy i Tambovskoy* [Shipping in Five Provinces: Ryazan, Tula, Orel, Voronezh and Tambov]. In *Otechestvennye zapiski.* Part. 40. St. Petersburg, pp. 380–394.

Jones, R.E. (2013). *Bread Upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811.* Pittsburgh, University of Pittsburgh press. 298 p.

И.В. Маслова\*

**ОТРАЖЕНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
КУПЕЧЕСТВА В БАЙКАЛО-АМУРСКОМ РЕГИОНЕ  
В ПУТЕВЫХ ЗАМЕТКАХ Д.И. СТАХЕЕВА  
(КОНЕЦ 1850-Х – 1860-Е ГОДЫ)**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-2  
УДК 94(470): 930*Выходные данные для цитирования:**Маслова И.В. Отражение предпринимательской деятельности купечества в Байкало-Амурском регионе в путевых заметках Д.И. Стахеева (конец 1850-х – 1860-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 24–34. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-02.pdf>*

I.V. Maslova\*

**REFLECTION OF THE ENTREPRENEURIAL ACTIVITY  
OF MERCHANTS IN THE BAIKAL-AMUR REGION  
IN THE TRAVEL NOTES OF D.I. STAKHEEV  
(LATE 1850S – 1860S)**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-2

*How to cite:**Maslova I.V. Reflection of the Entrepreneurial Activity of Merchants in the Baikal-Amur Region in the Travel Notes of D.I. Stakheev (Late 1850s – 1860s) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 24–34. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-02.pdf>]*

**Abstract.** The article explores the information potential of travel notes as a phenomenon for the study of social interactions and a source of cultural information about the everyday life and behavioral practices of Russians in the 19<sup>th</sup> century. The role of water communications of the Baikal-Amur region in the entrepreneurial activity of the merchants is considered on the basis of the analysis of D.I. Stakheev “Beyond Baikal on the Amur”, published in St. Petersburg in 1869. The author of the notes belonged to the merchant environment and was engaged in the tea trade in Kyakhta, representing the interests of the family business, so the history of entrepreneurship became one of the storylines of his story. The author delves into stories about the entrepreneurial activities of the merchant class, provides statistics on commercial transactions, tries to make economic forecasts and estimates, describes the psychology of actions and behavioral practices of Russian merchants in the mid-19<sup>th</sup> century. Among the entrepreneurial risks of businessmen of the Baikal-Amur region D.I. Stakheev highlights: seasonality and the lack of clear schedules for steamship cargo transportation; frequent force majeure situations caused by cold climates and natural disasters; the prevalence of fraudulent trading schemes, the manufacture of counterfeit products, and smuggling. The subject of D. Stakheev’s description was the difficult period of the formation of shipping companies on Baikal and the rivers of Siberia and the Far East, stories from the life of immigrants, everyday life and customs of local peoples. An analysis of D. Stakheev’s travel notes will expand the understanding of the role and place of travel in the space of everyday life of a Russian in the second half of the 19<sup>th</sup> century, using the example of trips to Transbaikalia and the Amur region.

**Keywords:** D.I. Stakheev, travelogue, Baikal, Amur, merchants, business, travel.

*The article has been received by the editor on 29.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

\* **Инга Владимировна Маслова**, доктор исторических наук, Елабужский институт Казанского федерального университета, Елабуга, Россия, e-mail: [imaslovainga@gmail.com](mailto:imaslovainga@gmail.com)  
**Inga Vladimirovna Maslova**, Doctor of Historical Sciences, Yelabuga Institute of Kazan Federal University, Yelabuga, Russia, e-mail: [imaslovainga@gmail.com](mailto:imaslovainga@gmail.com)

**Аннотация.** В статье исследуется информационный потенциал путевых заметок как феномена по изучению социальных взаимодействий и источника культурологических сведений о повседневной жизни и поведенческих практиках россиян XIX в. Рассмотрена роль водных коммуникаций Байкало-Амурского региона в предпринимательской деятельности купечества на основе анализа путевых заметок Д.И. Стахеева «За Байкалом на Амуре», изданных в Петербурге в 1869 г. Автор заметок принадлежал к купеческой среде и занимался чайной торговлей в Кяхте, представляя интересы семейного дела, поэтому история предпринимательства стала одной из сюжетных линий его повествования. Автор углубляется в рассказы о предпринимательской деятельности купечества, приводит статистику коммерческих операций, пытается делать экономические прогнозы и оценки, описывает психологию поступков и поведенческие практики российских коммерсантов середины XIX в. Среди предпринимательских рисков коммерсантов Байкало-Амурского региона Д.И. Стахеев выделяет: сезонность и отсутствие четких графиков пароходных грузоперевозок; частые ситуации форс-мажора, вызываемые холодным климатом и стихийными бедствиями; распространенность мошеннических схем ведения торговли, изготовление контрафактной продукции, контрабанду. Предметом описания Д. Стахеева стал сложный период становления пароходства на Байкале и реках Сибири и Дальнего Востока, сюжеты из жизни переселенцев, повседневная жизнь и нравы местных народностей. Анализ путевых заметок Д. Стахеева позволит расширить представления о роли и месте путешествий в пространстве повседневности россиянина второй половины XIX в. на примере поездок в Забайкалье и Приамурье.

**Ключевые слова:** Д.И. Стахеев, травелог, Байкал, Амур, купечество, предпринимательская деятельность, путешествия.

*Статья поступила в редакцию 29.03.2022*



Рис. 1. Дмитрий Иванович Стахеев. 1900 г.

Произошедший в современной исторической науке антропологический поворот привел к расширению круга исторических источников, пересмотру методических и методологических приемов исследования ранее известных документов. Примером могут служить путевые заметки, которые ранее оценивались в основном как жанр литературного произведения. Подобные записки, как правило, написаны в жанре травелога, т.е. путевых очерков, и содержат элементы авторской рефлексии по поводу описываемых событий и явлений. А это дает нам уникальную возможность посмотреть на описываемые факты глазами автора, выявить особенности мышления, которые нашли отражение в оценках и интерпретации событий. Авторы таких текстов выступают в разных ролях: путешественника, исследователя (этнографа, географа), писателя-публициста. На наш взгляд, следует шире использовать информационный потенциал путевых заметок как феномена по изучению социальных коммуникаций и источника культурологических сведений о повседневной жизни и поведенческих практиках. В течение первых десятилетий XX в. происходил «лингвистический поворот» в исторической науке, приведший к слиянию литературного жанра с историческим нарративом. Веянием времени «стало использование в исторических работах источников

литературного происхождения с помощью теорий и методов, заимствованных из современного литературоведения»<sup>1</sup>.

Интересный по содержанию материал по истории водных коммуникаций в районе Байкала и Амура и их роли в деятельности предпринимателей XIX в. дают этнографические записки, составленные в разное время путешественниками. В ряду таких произведений следует назвать дорожные заметки и воспоминания С.В. Максимова о поездке на Амур, в которых нашли описание природы и бытовые зарисовки из жизни местного населения<sup>2</sup>. Писатель и журналист М.Г. Гребенщиков, по долгу службы около двух лет проживший во Владивостоке, оставил воспоминания о повседневной жизни и нравах в этих отдаленных уголках России<sup>3</sup>.

Среди подобных сочинений следует выделить произведения, написанные Д.И. Стахеевым. Уникальность его работ заключалась в том, что Дмитрий Иванович прибыл в северо-восточные регионы России отнюдь не с праздными целями, его привели туда интересы семейного бизнеса. И именно это обстоятельство делает его записки особенно интересными для исторического исследования, так как автор описывает факты и обстоятельства, которые не находили отражение в литературных травелогах его предшественников. Например, уникальную возможность изучить логистику доставки чая из Китая в центральные регионы Российской империи в середине XIX в. позволяет исследование произведения Дмитрия Стахеева «От Китая до Москвы: история ящика чаю», опубликованного в 1870 г.<sup>4</sup> Автор произведения не понаслышке знал тонкости чайной торговли в России – Дмитрий был сыном преуспевающего купца 1-й гильдии из г. Елабуги Вятской губернии.

Родился он 2 февраля 1840 г. и был третьим среди четырех отпрысков купца-миллионера Ивана Ивановича Стахеева<sup>5</sup>. Дмитрий получил домашнее образование и с детских лет по настоянию отца начал приобщаться к коммерческим делам семьи, которые его мало интересовали. Дмитрий увлекался чтением и читал все, что под руку попадалось – от Евангелия до сочинений по астрономии, чем вызывал острое недовольство своего отца. В надежде отучить сына от «пагубного пристрастия» к чтению светских книг Иван Иванович Стахеев отправляет пятнадцатилетнего юношу в Кяхту для самостоятельного ведения чайного дела. Дмитрий поражал кяхтинских купцов своим разумным ведением торговли, сметливостью и честностью в делах коммерческих. Свидетельством того, как серьезно молодой предприниматель относился к чайной торговле, служит его произведение, где содержится детальное изложение не только приемов и рисков, связанных с торговлей этим душистым напитком, но и подробное повествование об этапах выращивания и сбора чая, его сортах и видах. Но если повествование о чайной торговле находило отклик в душе начинающего писателя, то интереса к делам коммерции он не проявлял. И наперекор отцу отказался заниматься семейным бизнесом и стал активным членом кяхтинского литературного салона госпожи С.С. Сабашниковой, где познакомился со многими писателями (в том числе и ссыльными). Именно в Кяхте Дмитрий Стахеев опубликовал свои первые литературные заметки в местной газете «Кяхтинский листок». В тот период Дмитрий печатался под псевдонимом «Бытописец», что подчеркивало его желание писать в жанре нон-фикшн, отражая реальные события, основанные на фактах, а не на вымысле.

Отец, узнав о желании Дмитрия оставить коммерцию и попробовать себя на литературном поприще, пришел в ярость. Но еще больший гнев вызвала женитьба Дмитрия в 1860 г. на купеческой дочери Л.К. Трапезниковой без отцовского благословения. Размолвка между отцом и сыном закончилась тем, что Иван Иванович отрекся от сына и исключил его из числа наследников своих капиталов. Дмитрий с молодой женой отправился на Амур,

<sup>1</sup> Репина Л.П. Историческая наука на рубеже XX–XXI вв.: социальные теории и историографическая практика. М., 2011. С. 119.

<sup>2</sup> Максимов С. На Востоке. Поездка на Амур: дорожные заметки и воспоминания. СПб., 1871.

<sup>3</sup> Гребенщиков М.Г. Путевые записки и воспоминания по Дальнему Востоку. СПб., 1887.

<sup>4</sup> Стахеев Д.И. От Китая до Москвы: история ящика чаю: очерки. СПб., 1870.

<sup>5</sup> Стахеев Д.И. Автобиография // Стахеев Д.И. Духа не угашайте. Избранные произведения. Казань, 1992. С. 414–416.

который тогда называли русской Калифорнией. Именно в этот период он близко знакомится с жизнью в Забайкалье и Амурской области, а впечатления этих лет легли в основу целого ряда его научно-популярных очерков: «Жизнь в Амурской станице», «Очерки бурятской жизни»<sup>6</sup> и др.

Если литературный талант Д.И. Стахеева был оценен современниками далеко не сразу, то историко-этнографическое описание Кяхты, Байкала, Амурского края, сделанное начинающим писателем в жанре путевых заметок, получило положительный отклик очень быстро. Вышеупомянутый Михаил Григорьевич Гребенщиков называет Стахеева наряду с Д.И. Завалишиным в качестве родоначальников «литературы со времени завоевания Амура и присоединения Уссурийского края»<sup>7</sup>.

В рамках данной статьи нам бы хотелось рассмотреть произведение Дмитрия Стахеева «За Байкалом на Амуре. Путевые картины», описывающее его пребывание на этих территориях начиная с 1859 г. Это произведение Д. Стахеева было опубликовано в известной среди знатоков и любителей литературы в XIX в. типографии Карла Вульфа (журнал «Современник», издаваемый Н.А. Некрасовым, печатался именно в этой типографии). Источниками для написания путевых картин для Дмитрия Ивановича служили собственные впечатления, рассказы людей, с которыми он встречался в ходе путешествия, материалы газеты «Амур», издававшейся в Иркутске, путевые заметки его предшественников. При этом Стахеев старается не повторять рассказы последних: «Описывать Благовещенск я считаю совершенно лишним, потому что с того времени, как писал о нем г. Максимов, город почти нисколько не изменился»<sup>8</sup>.

Путевые зарисовки «За Байкалом на Амуре» – не просто описание путешествия, это личный сюжет, глубокая рефлексия пережитого и увиденного. Кроме того, Стахеев не праздный путешественник, он человек, хорошо знавший жизнь купеческой Кяхты, но в силу обстоятельств влившийся в число переселенцев на Амур, надеявшихся найти новые возможности для счастливой жизни. Поэтому взгляд Дмитрия Ивановича на описываемые события гораздо шире. Помимо традиционных для тревелогов сюжетов (географического описания местности, этнографических зарисовок, повествования об исторических местах и событиях), автор углубляется в рассказы о предпринимательской деятельности купечества, приводит статистику коммерческих операций и даже пытается делать экономические прогнозы.

Структура путевых заметок включает девять разделов, которые скорее напоминают страницы дневника, составленного из зафиксированных по ходу путешествия в хронологическом порядке записей. С первого взгляда создается впечатление, что автор не продумывал структуру книги, да и названия глав выглядят как заголовки страниц путевых записей («Путь от Кяхты на Амур»). Но внимательное прочтение позволяет увидеть замысел автора: в популярном в XIX в. литературном жанре изложить быт и нравы населения Сибири, при этом в поле зрения попали коренные народы, переселенцы и люди, связанные с этим суровым краем интересами бизнеса. В этом смысле для историка, изучающего историю предпринимательства в Северо-Восточной России и ставящего перед собой задачу реконструкции прошлого, это произведение становится важным историческим источником, который еще не нашел должного отражения в научных трудах.

Ракурс избранного нами исследования предполагает изучение лишь двух сюжетов названного произведения, которые, во-первых, дополняют наши представления об истории предпринимательской деятельности российского купечества в Сибири, на Байкале в Амурской области картинными, иллюстрирующими ментальные установки и поведенческие практики ведения коммерции; во-вторых, позволят расширить представления о роли и месте путешествий в пространстве повседневности россиянина второй половины XIX в. на примере поездки в Забайкалье и Приамурье.

<sup>6</sup> Стахеев Д. Жизнь в Амурской станице // Русский вестник. 1863. Т. 48, № 16. С. 417–454; Стахеев Д. Очерки бурятской жизни // Русское слово. 1865. № 11. С. 161–178.

<sup>7</sup> Гребенщиков М.Г. Путевые записки... С. 128.

<sup>8</sup> Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре. Путевые картины. СПб., 1869. С. 243.

Дмитрия Стахеева поражала суровость природы и сила воли людей, которым приходилось ее преодолевать. В произведении «За Байкалом на Амуре» он писал, что Байкал, который местные жители именовали «Святым морем», «имеет до 600 верст длины и от 75 до 100 верст ширины; его глубина и до сих пор еще никем достаточно не исследована»<sup>9</sup>. В то время как по всей России активно развивалось пароходство, ставшее важным и стабильным источником прибыли предпринимателей, на Байкале эта сфера деятельности сопровождалась серьезными рисками, а потому только зарождалась. Стахеев подметил одну деталь: небольшие пароходы с командой в 5–6 человек ходили по море-озеру по 10–15 лет без поломок и крушений, а крупные, хорошо оснащенные суда, как правило, служили недолго. Причиной этого, по мнению Дмитрия Ивановича, являлась частая смена владельцев пароходов. Купив пароход, владелец менял всю команду, нередко набирая новых людей, не знающих специфику местной навигации. А в суровых условиях байкальского судоходства, где отсутствовали навигационные знаки, залог успеха заключался в знании местной береговой обстановки, фарватеров и порогов.



Рис. 2. Озеро Байкал. Открытка 1900 г.

Небольшие суда обычно принадлежали местным владельцам, хорошо знающим местность и особенности байкальского судоходства. «Судоходством на Байкале занимаются несколько иркутских купцов и мещан, а всего более судов принадлежит крестьянам Ильинской волости с той (противоположной Иркутску) стороны Байкала. Суда перевозят в Забайкальскую область русские товары, соль и спирт, а оттуда везут чай и рыбу»<sup>10</sup>.

Цены за перевозку грузов колебались от 10 до 20 коп. за пуд и зависели от объема и количества груза, но при этом многое значило и умение договориться с владельцем судна. В целом, как подчеркивают исследователи, фрахтовая ставка почти в пять раз превышала цену перевозки груза по Волге<sup>11</sup>. Такая разница в ценах, с одной стороны, сулила большие прибыли байкальским судовладельцам, но, с другой, из-за дороговизны спрос на грузоперевозки был незначительным. Пассажирские перевозки тоже были недешевы: проезд ста верст в каюте первого класса стоил 8 руб., а путешествие на палубе – 3 руб.

Иногда фрахтовые цены на пароходах достигали таких высот, что коммерсанты предпочитали отправлять грузы на маленьких одномачтовых парусных судах, каждое из которых могло взять на борт не более 400 пудов груза. Дмитрий Иванович приводит пример хитрой схемы, направленной на привлечение клиентов к услугам пароходств. Богатые купцы, загрузив партии чая на мелкие частные суда за умеренную плату, сами брали билет на пароход, чтобы с комфортом за 7–10 часов добраться до места назначения, а не «кататься» вместе с грузом по пять-шесть дней по беспокойным водам Байкала. Управляющий одного из пароходств объявил, что билеты на пароход не будут продаваться лицам, чьи товары были отгружены на парусные суда. Уловка не сработала: у каждого пассажира нашелся высокий покровитель, при посредничестве которого они беспрепятственно покупали билеты на пароход.

Несмотря на высокие фрахтовые цены, пароходы составляли серьезную конкуренцию парусным судам, использовавшимся в основном в рыбном промысле и для перевозки товаров, которые не успели отгрузить в срок, когда отплывали пароходы.

<sup>9</sup> Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 2.

<sup>10</sup> Там же. С. 14.

<sup>11</sup> Бойко В.П. Купечество Западной Сибири в конце XVIII – XIX в.: Очерки социальной, отраслевой, бытовой и ментальной истории. Томск, 2007. С. 261.

Рыбный промысел являлся важной частью хозяйства, поэтому Дмитрий Стахеев постарался описать его подробнее. К числу крупных промыслов относились селенгинские и баргузинские. А главной промысловой рыбой был байкальский омуль. Если улов оказывался богатым, то к процессу заготовки рыбы подключались почти все: «Тут же на берегу, как только из воды рыбу вынимаем, сейчас же и солить и в бочки укладывать. Работа в ту пору у нас идет горячая, бабы и малые ребята все работают; иной раз еще и нанимаешь со стороны народу, бурят, тунгусов, – всем тогда дела много бывает, только успевай работать. За соленье платим, когда чужие люди эту работу справляют, по 2 р. 50 к. с бочки; да эта цена не одинакова, потому, значит, глядя по улову. Когда хороший улов-то бывает, тогда за соленье цена и до пяти рублей доходит»<sup>12</sup>. Согласно подсчетам Д. Стахеева, только в Иркутске продавалось и потреблялось до трех тысяч бочек омуля, по 1 000–1 400 тушек рыбы в каждой.

Как сын купца и человек, который некоторое время лично занимался коммерцией, Дмитрий Стахеев приводит данные, интересные предпринимателям того времени: например, о факторе сезонности в грузоперевозках по Байкалу. Он указывает, что самый благоприятный период для судоходства по Байкалу – это летние месяцы, когда бури случаются крайне редко. Но навигация официально открывается уже с 15 мая. Поздней весной и ранней осенью отдельные суда еще ходят по озеру с партиями товаров, но при этом подвергаются большому риску. «С половины ноября до половины января сообщение по Байкалу прекращается, грузы и проезжающие в эти два месяца тащатся по кругобайкальской дороге, по высоким горам, частью на верховых, частью на санях», – писал Д.И. Стахеев<sup>13</sup>.

Дмитрий Иванович детально описывает предпринимательские риски, связанные с транспортировкой товаров (в первую очередь чая) по Байкалу. Он рассказал печальную историю парохода «Наследник Царевич», на котором не раз путешествовал по Байкалу. В ноябре (речь идет примерно о середине 1860-х гг.) на пристани села Посольское, расположенного на юго-восточном берегу Байкала, скопилось большая партия чая, уже загруженная на баржу, которую не успели отбуксировать в сезон навигации. Погода стояла теплая, и управляющий пароходом решил пойти в рейс, тем более что «для счастливого рейса нужно всего шесть или семь часов хорошей погоды». Однако в середине плавания пароход столкнулся с льдиной, которая повредила борт судна, и оно начало медленно погружаться в воду. Вся команда перебралась на баржу и, отрубив концы, отправилась в свободное плавание по «Святому морю». После месячного дрейфа баржу прибило ко льду. «Из мачты сделали кол и вбили его в лед, привязали судно и ушли все с него по льду, сами не зная, куда идем. Шли часа два и пришли к берегу. На берегу увидели какую-то избушку, зашли в нее и обрадовались до того, что друг другу ничего не могли сказать: избушка была полна рыбой. Поморы наловили ее перед заморозками и сложили в избе, до первого зимнего пути. Развели мы огонь, сварили рыбы, повеселели и понабрались силами. На другой день выбрались в селение и тем окончилось наше страдание. Судно наше у берега замерзло, а пароход на середине моря тоже замерз»<sup>14</sup>.

Сообщая окончание этой истории, Дмитрий Стахеев замечает, что, несмотря на пережитое потрясение, коммерсанты не оставили мысли получить прибыль: баржу и пароход во льдах нашли, ящики с чаем привезли в Иркутск. Но, учитывая, что они обледенели, а когда оттаяли, качество чая, а значит и его цена резко упали, от планируемой прибыли в один рубль им удалось получить лишь 25 копеек, продав чай мелким торговцам. Последние, смешав его с качественными чаями, получили перефабрикованный товар и продали его по цене чая высокого качества.

Еще один интересный сюжет, описываемый Д.И. Стахеевым, – путешествие по Амуру к административному центру Амурской области Благовещенску. Навигация по Амуру началась 1 мая, но и в это время пароходы сталкивались с крупными льдинами, дрейфовавшими по реке. Пассажиры, среди которых, помимо переселенцев и торговцев, стали появляться

<sup>12</sup> Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 41.

<sup>13</sup> Там же. С. 23.

<sup>14</sup> Там же. С. 78.

и путешественники, могли добраться до Благовещенска на пароходах от станицы Сретенской.

Баржи с крупными партиями товаров «соревновались» за право первыми проплыть по Амуру и отправлялись из Читы сразу же после того, как вскрывался лед на реке Шилке. Те из коммерсантов, которым удавалось первыми привезти свои товары в Благовещенск в начале нового навигационного сезона, получали больше прибыли, так как первые несколько дней не имели конкурентов и устанавливали высокие цены. Торговля начиналась прямо с пяти-шести барж, которые первыми пришвартовывались на Набережной. Далее Стахеев приводит ассортимент товаров, привозимых в Благовещенск. «Дней шесть продолжалась оживленная торговля на баржах, а потом, в один день, одна за одной отчалили они от берега, стараясь не давать одна другой преимущества приплыть к станице ранее. Вслед за баржами, уплывшими вниз с красными товарами, стали приплывать к берегу Благовещенска баржи с бакалейными товарами – сыр, икра, макароны, горошек, варенье, стеариновые и сальные свечи, мыло и русское масло из Забайкалья, несколько лучше и дешевле маньчжурского»<sup>15</sup>.

Забайкальское купечество, среди которого Стахеев называет известные купеческие фамилии Юдиных, Кандинских, занималось торговлей с маньчжурами, закупая у них быков, просо, рис, ячмень. Закупленные товары купцы на собственных баржах сплавляли вниз по Амуру в Николаевский порт, где зерновые пользовались большим спросом, так как главным источником пищи во время длинных зимних месяцев являлась солонина и мороженое мясо. Часть товаров продавали иностранным торговцам или обменивали на джин и портер.

Исследователи отмечают, что период 1856–1874 гг. стал первым этапом проникновения зарубежных коммерсантов на Дальний Восток. Подтверждением служит тот факт, что среди местных капиталистов Стахеев называет имя немецкого негоданта Людорфа. Ежегодные торговые обороты Фридриха Августа Людорфа на Дальнем Востоке к 70-м гг. XIX в. составляли 800 тыс. руб. Он был соучредителем акционерного общества «Восточно-сибирская торговая компания». Свидетельством того, что Людорф прочно связывал свои коммерческие интересы с Амурской областью, стало то, что он первым среди иностранных предпринимателей привез супругу на российский Дальний Восток и жил с ней в Новониколаевке<sup>16</sup>. Стахеева удивляет востребованность иностранных товаров среди жителей Благовещенска, главным поставщиком которых был Людорф, имевший в 1862 г. в столь небольшом городе оборот в 30 тыс. руб. серебром. Затрагивая тему иностранной торговли, Стахеев подчеркивал, что зарубежные товары (спиртные напитки, сигары, сахар) по Амуру провозят в Забайкалье, а вот в Иркутск они не попадают из-за высоких таможенных пошлин, взимаемых с иностранных товаров на иркутской таможне. По мнению автора, это, с одной стороны, тормозило развитие торговли на Амуре, а с другой – служило барьером для проникновения американских товаров и защищало российских коммерсантов от конкуренции.

Дмитрий Стахеев – купеческий сын, хорошо знакомый с предпринимательской деятельностью в Прикамье и на Вятке, отмечает целый ряд специфических черт в организации торговли в Благовещенске в 1860-е гг. Он обращает внимание на то, что местные купцы не арендуют лавки в гостином дворе, а торгуют из лавок, расположенных рядом с домом. Удивляли его небольшие размеры торговых оборотов проходившей в Благовещенске регулярной маньчжурской ярмарки. В течение двух недель каждое утро с левого берега реки к Благовещенску причаливали десятки маньчжурских лодок, нагруженных ярмарочным товаром. Торговцы на себе несли товары к месту ярмарки, и в 10 часов утра, когда специальный чиновник – нойон ударял несколько раз в бубен, начиналась торговля. Языковой барьер между покупателем и продавцом преодолевался посредством известной и тем и другим системы знаков. «Торговались покупатели таким образом: поселенец подходит к лавке и высматривает, что ему нужно, потом берет известный продукт в руки и показывает его маньчжур. Маньчжур поднимает пальцы кверху, означая ими количество пятаков, требу-

<sup>15</sup> Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 245.

<sup>16</sup> Нестерова Е.И. Иностранные коммерческие агенты в Николаевске-на-Амуре (1856–1874 гг.) // Вестник Дальневосточного отделения Российской Академии наук. 2013. № 1. С. 70.

емое им за покупаемую вещь»<sup>17</sup>. Вечером удар бубна извещал об окончании торговли. Маньчжуры грузили оставшиеся товары на лодки и отправлялись на родной берег с тем, чтобы наутро все повторилось вновь. За две недели ежедневной торговли общая сумма прибыли всех маньчжурских торговцев составляла не более 2 тыс. руб. кредитными билетами. Затем маньчжуры у благовещенских купцов обменивали эти кредитные билеты на русское серебро из расчета полтора бумажных рубля за один серебряный. Помимо обменных операций, благовещенское купечество вело с маньчжурами мелочную и розничную торговлю, о которой упоминалось выше.

Именно отсутствие постоянных транспортных путей и сезонность речных перевозок нередко порождали в среде забайкальских торговцев специфические мошеннические коммерческие схемы, одну из которых приводит и автор «Путевых картин». Осенью 1863 г., когда сезон навигации был закрыт и товары из Забайкалья в Благовещенск уже не поступали, один из местных коммерсантов скупил оптом все партии табака. Причем в руках «табачного монополиста» сосредоточилось как высококачественное турецкое сырье, так и маньчжурский низкопробный табак. Смешав их, купец начал производить папиросы собственной довольно низкой фабрикации и продавал их, ввиду отсутствия конкуренции, по баснословной цене<sup>18</sup>.

Прожив несколько лет в Приамурье и пообщавшись со многими купцами и их приказчиками, Дмитрий Стахеев составил собирательный образ российского коммерсанта, приехавшего сюда за большими прибылями. Среди предпринимателей Сибири и Дальнего Востока, помимо местного купечества, важную роль играли комиссионеры, которые действовали от имени своих доверителей, состоятельных коммерсантов, живших в Центральной России и не знавших специфики «кяхтинских дел». «Вспоила и вскормила его Волга, где он на барже командовал рабочими и умеючи сдавал хлеб в Рыбинске». На Амуре подобный комиссионер получал прибыль как за счет скупки у маньчжуров соболя, так и за счет обменных операций с серебром. Пушнину везет в Москву, где продавал ее с большой выгодой. С началом судоходства по Амуру загружал мануфактурным товаром баржу в Сретенской станице и снова плыл от одной амурской станицы к другой, торгуя с казаками и переселенцами<sup>19</sup>. Именно удаленность от доверителя – основного владельца капиталов, по мнению Д. Стахеева, порождала контрабанду и многочисленные схемы фальсификации товаров и услуг.

Обратимся ко второму избранному нами для исследования сюжета – о месте путешествий в пространстве повседневности россиянина второй половины XIX в. Развитие пароходства в XIX в. стало стартовой точкой для распространения массового туризма и путешествий по водным артериям Российской империи. Но если подобные практики организации досуга и отдыха по Волке, Каме, Вятке и другим рекам историками хорошо исследованы, то практики водного туризма по Байкалу и Амуру еще не нашли должного освещения.

Описывая путешествие по водным артериям Восточной Сибири, Дмитрий Стахеев не раз отмечал, что путь этот хотя и широко освоен коммерсантами, еще недостаточно комфортен для познавательных или туристических поездок. Главное неудобство заключалось в том, что не было расписания движения пароходов по Байкалу и Амуру, поэтому путешественники могли до двух недель дожидаться прибытия очередного парохода.

Стахеев описывает гостиницы, которые редко, но встречались недалеко от пристаней. Водные путешествия по Байкалу начинались с пристани Лиственничной, располагавшейся на берегу озера у истока Ангары. Недалеко от пристани находилась единственная в этом месте гостиница – небольшое, довольно старое двухэтажное здание. Как отмечал Дмитрий Иванович, недалеко от пристани было заготовлено много лиственничного леса, из которого планировалось построить новые гостиницы как дополнение к развитию новых пароходств.

Гостиница, в которой остановился автор «Путевых картин», построенная в 1840-х гг., поразила его своей ветхостью: выбитые окна и сломанные ставни, едва державшиеся на пет-

<sup>17</sup> Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 248.

<sup>18</sup> Там же. С. 252.

<sup>19</sup> Там же. С. 294.

лях двери. Интерьеры соответствовали внешнему виду здания: сломанные стулья и кресла, перекошенный грязный дощатый пол и щели в стенах, в которые врывается в помещение холодный байкальский ветер. Распоряжался в гостинице отставной солдат, исполнявший и обязанности трактирщика. Дмитрий Стахеев, выросший в богатой купеческой семье и привыкший к обильным угощениям за столом, был шокирован отсутствием самых простых блюд и вынужден был ограничиться чаем. «Через несколько времени нечищенный, позеленевший самовар, чайник с изломанным носом, чашка без ручки, поднос изогнутый и перепачканный, – все это в огромных размерах было принесено солдатом за один раз и принесено совершенно оригинальным способом: самовар он нес в руках, поднос висел у него на пуговице жилета, а чашку и чайник он, к великому моему удивлению, вытащил из обоих карманов своего дырявого пальто»<sup>20</sup>. Стахеев описывает события осени 1859 г., т.е. последние недели навигационного сезона, поэтому постояльцев в гостинице почти не было.

Автор не один раз путешествовал из Кяхты по Забайкалью, поэтому описал повседневную жизнь гостиницы и в сезон летней навигации, когда в нее ежедневно прибывали управляющие пароходств, купцы, их доверенные и приказчики. Когда в гостинице останавливались богатые купцы, то для приготовления пищи приглашался специальный повар, который готовил супы и котлеты. Из холодных закусок подавали солонину, соленые огурцы. Погреб пополнялся спиртными напитками: фруктовыми и ягодными наливками, шампанским. Постояльцам предлагались и развлечения: музыкальные посиделки с гармонью, игра в карты.

Пристаней по берегам озера было не так много. Например, если путешественник хотел осмотреть старейший на Байкале Посольский Спасо-Преображенский монастырь, то из-за мелководья пароход делал остановку в 1,5 км от берега и проезжающим приходилось с риском для жизни добираться до суши на небольших лодках. Если Байкал штормило, то высадиться на берег так и не удавалось, и путешественники плыли обратно к пристани Лиственничной в надежде, что со второго захода им повезет больше.

Даже в том случае, если пароход прибывал в город, являвшийся административным центром, как, например, Благовещенск, путешественник сталкивался с определенными сложностями. Во-первых, в то время как по всей России активно развивался извозный промысел, в Благовещенске он отсутствовал полностью. В результате многочисленный багаж, выгруженный с парохода прямо на берег, лежал там до тех пор, пока его владельцы не находили в городе человека с телегой, который согласился бы перевезти его к месту проживания. Во-вторых, путешественнику стоило немалого труда отыскать приличную квартиру или комнату, сдававшуюся внаем, не говоря уже о приличной гостинице.

Следует заметить, что Дмитрия Стахеева нельзя в полной мере считать путешественником, хотя его «Путевые картины» наводят на эту мысль. Он отправился в Забайкалье с целью найти новые возможности для жизни с молодой женой, оставшись без материальной поддержки со стороны богатого отца. Фактически его можно отнести к числу переселенцев, активно осваивавших байкальские и амурские земли, но, в отличие от них, он мог позволить себе поездку в более комфортабельных условиях. Учитывая сказанное, Дмитрий Иванович не уделял должного внимания описанию условий, в которых ему приходилось совершать поездку.

Подводя итог, отметим, что современное историческое исследование невозможно без междисциплинарного подхода, когда специалисты разных социально-гуманитарных наук



Рис. 3. Памятник Д.И. Стахееву в Елабуге

<sup>20</sup> Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре... С. 11.

(историки, этнографы, литераторы, психологи) работают совместно, опираясь каждый на свою дисциплинарную базу для всесторонней реконструкции прошлого. В подобном исследовании важную роль как источник приобретают произведения, написанные в жанре травелога. Свое место в изучении истории водных коммуникаций в Сибири, включая байкальские и амурские территории, занимают очерки и путевые заметки Д.И. Стахеева. Принадлежность автора к купеческой среде, его опыт чайной торговли в Кяхте обусловили внимание к предпринимательству как к одной из сюжетных линий повествования. Среди предпринимательских рисков коммерсантов Байкало-Амурского региона Д. Стахеев выделял сезонность и отсутствие четких графиков паромных грузоперевозок; частые ситуации форс-мажора, вызываемые суровым климатом и стихийными бедствиями; распространенность мошеннических схем ведения торговли, изготовление контрафактной продукции, контрабанды. Дмитрий Иванович уделяет внимание таким редким сюжетам, как психология поступков и поведенческие практики российских коммерсантов середины XIX в. Автор рисует живые картины становления паромства в суровых условиях Сибири и Дальнего Востока, приводит сюжеты из жизни переселенцев, описывает повседневную жизнь и нравы местных народностей.

### Литература

Бойко В.П. Купечество Западной Сибири в конце XVIII – XIX в.: Очерки социальной, отраслевой, бытовой и ментальной истории. Томск: Изд-во Томского ун-та, 2007. 424 с.

Гребенщиков М.Г. Путевые записки и воспоминания по Дальнему Востоку. СПб.: Тип. Я.И. Либермана, 1887. 271 с.

Максимов С. На Востоке. Поездка на Амур: дорожные заметки и воспоминания С. Максимова. Изд. 2-е. СПб.: издание книгопродавца С.В. Звонарева, 1871. 594 с.

Нестерова Е.И. Иностранцы коммерческие агенты в Николаевске-на-Амуре (1856–1874 гг.) // Вестник Дальневосточного отделения Российской Академии наук. 2013. № 1. С. 65–72.

Репина Л.П. Историческая наука на рубеже XX–XXI вв.: социальные теории и историографическая практика. М.: Кругъ, 2011. 560 с.

Стахеев Д.И. Жизнь в Амурской станции // Русский вестник. 1863. Т. 48, № 16. С. 417–454.

Стахеев Д.И. Очерки бурятской жизни // Русское слово. 1865. № 11. С. 161–178.

Стахеев Д.И. Духа не угашайте. Избранные произведения. Казань: Татарское книжное изд-во, 1992. 417 с.

Стахеев Д.И. За Байкалом на Амуре. Путевые картины. СПб.: Тип. К. Вульфа, 1869. 347 с.

Стахеев Д.И. От Китая до Москвы: история ящика чаю: очерки. СПб.; М.: Издание М.О. Вольфа, 1870. 194 с.

### References

Boyko, V.P. (2007). *Kupechestvo Zapadnoy Sibiri v kontse XVIII – XIX v.: Ocherki sotsial'noy, otraslevoy, bytovoy i mental'noy istorii* [Merchants of Western Siberia at the End of the 18<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Centuries: Essays on Social, Industrial, Household and Mental History]. Tomsk, Izd-vo Tomskogo un-ta. 424 p.

Grebenshchikov, M.G. (1887). *Putevye zapiski i vospominaniya po Dal'nemu Vostoku* [Travel Notes and Memories of the Far East]. St. Petersburg, Tip. Ja.I. Libermana. 271 p.

Maksimov, S. (1871). *Na Vostoke. Pоеzdka na Amur: dorozhnye zametki i vospominaniya S. Maksimova. Izd. 2-e* [In the East. A Trip to the Amur: Travel Notes and Memories of S. Maksimov]. St. Petersburg, Izdanie knigoprodavtsa S.V. Zvonareva. 594 p.

Nesterova, E.I. (2013). *Inostrannye kommercheskie agenty v Nikolaevske-na-Amure (1856–1874 gg.)* [Foreign Commercial Agents in Nikolaevsk-on-Amur (1856–1874)]. In *Vestnik Dal'nevostochnogo otdeleniya Rossiyskoy Akademii nauk*. No. 1, pp. 65–72.

Repina, L.P. (2011). *Istoricheskaya nauka na rubezhe XX–XXI vv.: sotsial’nye teorii i istoriograficheskaya praktika* [Historical Science at the Turn of the 20<sup>th</sup>–21<sup>st</sup> Centuries: Social Theories and Historiographical Practice]. Moscow, Krug. 560 p.

Stakheev, D.I. (1863). Zhizn’ v Amurskoy stanitse [Life in the Amur Village]. In *Russkiy vestnik*. T. 48, No. 16, pp. 417–454.

Stakheev, D.I. (1865). Ocherki buryatskoy zhizni [Essays on Buryat Life]. In *Russkoe slovo*. No. 11, pp. 161–178.

Stakheev, D.I. (1992). *Dukha ne ugashayte. Izbrannye proizvedeniya* [Do Not Quench the Spirit. Selected Works]. Kazan’, Tatarskoe knizhnoe izd-vo. 417 p.

Stakheev, D.I. (1869). *Za Baykalom na Amure. Putevye kartiny* [Behind Baikal on the Amur. Travel Pictures]. St. Petersburg, Tip. K. Vul’fa. 347 p.

Stakheev, D.I. (1870). *Ot Kitaya do Moskvу: istoriya yashchika chayu: ocherki* [From China to Moscow: the History of the Tea Box: Essays]. St. Petersburg, Moscow, Izdanie M. O. Vol’fa. 194 p.

Т.В. Павлина\*

**БЕЗОПАСНОСТЬ ТОРГОВЛИ И ТАМОЖЕННЫЕ  
УЧРЕЖДЕНИЯ НА КАСПИИ В XIX ВЕКЕ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-3  
УДК 339.5+35.071+94(47)

*Выходные данные для цитирования:*  
Павлина Т.В. Безопасность торговли и таможенные учреждения на Каспии в XIX веке // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 35–48. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-03.pdf>

T.V. Pavlina\*

**TRADE SECURITY AND CUSTOMS INSTITUTIONS  
IN THE CASPIAN SEA IN THE 19<sup>TH</sup> CENTURY**

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

*How to cite:*  
Pavlina T.V. Trade Security and Customs Institutions in the Caspian Sea in the 19<sup>th</sup> Century // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 35–48. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-03.pdf>]

**Abstract.** The Caspian region is one of the oldest trade intersections of Eurasia. Its modern “reset” as a cross-border trade route updates attention to the issues of ensuring the security of foreign trade activities in the region and their study in historical retrospect, especially since this issue, which is extremely important for understanding the peculiarities of the historical development of the countries of the Caspian region, has not received proper coverage in historiography. Special attention in this regard deserves the 19<sup>th</sup> century, which became one of the turning points of the political and socio-economic history of the Caspian littoral states. Its landmark event was the complete transition of the Caspian Sea under the jurisdiction of Russia. The accession to the Russian Empire of the territories of Transcaucasia, which had significant foreign trade potential, the aggravation of the foreign policy situation in the Caspian region and, as a result, threats to the stable development of traditional foreign economic relations demanded that the Russian government develop measures aimed at creating safe conditions for their implementation. An important role in the process was assigned to customs institutions, the creation and activities of which in new territories in the conditions of the Russian-Persian wars of 1804–1813 and 1826–1828 were associated with significant difficulties. The article gives an overview of the main measures of the Russian government to ensure foreign trade security in the region during the indicated period, the nature and results of this activity are revealed, the role of customs institutions in their achievement and the specifics of the tasks they solve are shown.

**Keywords:** Russian Empire, Caspian region, 19<sup>th</sup> century, foreign trade, security, Customs agencies.

*The article has been received by the editor on 24.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Каспийский регион является одним из древнейших торговых перекрестков Евразии. Современная его «перезагрузка» в качестве трансграничного торгового маршрута актуализирует внимание к вопросам обеспечения безопасности внешнеторговой деятельности в регионе и их изучению в исторической ретроспективе, тем более что данная проблематика, имеющая чрезвычайно важное значение для понимания особенностей исторического развития стран Каспийского региона, не получила должного освещения в историографии. Особого внимания в этой связи заслуживает XIX в., ставший одним

\* Татьяна Викторовна Павлина, кандидат исторических наук, Российский новый университет, Москва, Россия, e-mail: [tatyana\\_pavlina@mail.ru](mailto:tatyana_pavlina@mail.ru)  
Tatyana Viktorovna Pavlina, Candidate of Historical Sciences, Russian New University, Moscow, Russia, e-mail: [tatyana\\_pavlina@mail.ru](mailto:tatyana_pavlina@mail.ru)

из переломных этапов политической и социально-экономической истории прикаспийских государств. Знаковым его событием стал полный переход Каспийского моря под юрисдикцию России. Присоединение к Российской империи территорий Закавказья, обладавших значительным внешнеторговым потенциалом, обострение в связи с этим внешнеполитической ситуации в Каспийском регионе и, как следствие, угроз стабильному развитию традиционных внешнеэкономических связей потребовали от российского правительства выработки мер, направленных на создание безопасных условий для их осуществления. Важная роль в реализации этих мер отводилась таможенным учреждениям, создание и деятельность которых на новых территориях в условиях ведения русско-персидских войн 1804–1813 и 1826–1828 гг. были сопряжены со значительными сложностями. В статье дан обзор основных мероприятий российского правительства по обеспечению внешнеторговой безопасности в регионе в означенный период, выявлены характер и результаты этой деятельности, показаны роль таможенных учреждений в их достижении и специфика решаемых ими задач.

**Ключевые слова:** Российская империя, Каспийский регион, XIX век, внешняя торговля, безопасность, таможенные учреждения.

*Статья поступила в редакцию 24.03.2022*

---

Успешное развитие евразийского пространства невозможно представить без Каспийского региона. Обладая уникальными ресурсами и являясь, по сути, геополитической осью Евразии<sup>1</sup>, он издавна служит торговым перекрестком, соединяющим интересы производителей, перевозчиков и потребителей товаров всего континента.

Современная «перезагрузка» Каспия в качестве трансграничного торгового маршрута дает импульс развитию сотрудничества стран Каспийского региона, включению их в глобальные инфраструктурные проекты. Это имеет особое значение для Российской Федерации, позволяя вывести на новый уровень ее транзитный потенциал, экономику прикаспийских областей, укрепить свое присутствие на данном геополитическом и экономическом пространстве, в том числе как гаранта его безопасности. Достижение указанных целей невозможно без налаживания эффективных коммуникаций прикаспийских стран в сфере таможенного регулирования трансграничных перевозок<sup>2</sup>. От этого напрямую зависит безопасность внешне-торговой деятельности на Каспии, т.е. такое состояние ее защищенности от внешних вызовов, рисков и угроз, которое обеспечивает оптимальные условия для реализации национальных приоритетов развития государства и выполнения его международных обязательств. Без этой составляющей немыслимо достижение им устойчивой экономической безопасности. В этом убеждают не только сегодняшние экономические реалии, но и историческое прошлое Каспийского региона.

Особого внимания в части, касающейся обеспечения безопасности внешней торговли на Каспии, заслуживает опыт Российской империи, под юрисдикцией которой в XIX в. находилось это море. Анализ его дает возможность уяснить характер, содержание и направленность этой деятельности, оценить ее результаты и роль таможенного ведомства и иных государственных структур в их достижении.

---

<sup>1</sup> Большой Каспий в системе нового мирохозяйственного уклада в условиях социетальной безопасности / выступление ректора Астраханского государственного университета К.А. Маркелова на экспертной встрече «Безопасность Каспийского региона: вызовы и перспективы», организованной Аналитическим центром Российского общества политологов 11 ноября 2020 г. // Каспийский вестник [Электронный ресурс]. URL: <http://casp-geo.ru/bolshoj-kaspij-v-sisteme-novogo-mirohozyajstvennogo-uklada-v-usloviyah-sotsietalnoj-bezopasnosti/> (дата обращения: 01.03.2022).

<sup>2</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/) (дата обращения: 01.03.2022).

Проведение исследования по данной теме представляется тем более актуальным, что она до настоящего времени не получила должного освещения в историографии. Комплексного труда на эту тему не создано. В работах ряда авторов, обращавшихся к материалам таможенных учреждений Каспийского региона XIX в.<sup>3</sup>, аспекты их деятельности, связанные с реализацией мер российского правительства в сфере обеспечения безопасности внешней торговли, не затрагивались либо освещались фрагментарно. Между тем без осмысления этой проблематики не будет достаточно полным и глубоким понимание условий и особенностей осуществления внешнеторговой деятельности на Каспии на одном из переломных этапов политической и социально-экономической истории прикаспийских государств, причем не только основных его акторов в лице России и Ирана, но и Азербайджана, Казахстана и Туркмении, а также тесно связанных с ними географически и исторически Армении и Грузии, территории которых вошли в XIX в. в состав Российской империи.

В настоящей статье представлены результаты специального исследования данной темы на основе как ранее опубликованных, так и неопубликованных источников XIX в., включающих законодательные акты и делопроизводственную документацию центральных и местных органов управления, военного, дипломатического и финансового ведомств Российской империи. Часть из них, относящаяся к таможенным учреждениям Бакинского карантинно-таможенного округа, впервые вводится в научный оборот.

Вхождение закавказских территорий в XIX в. в состав Российской империи потребовало адаптации российской таможенной системы к новым условиям с учетом местных таможенных традиций. Формирование и развитие последних во многом определялось близостью торговых путей мирового значения и стремлением разных народов к обладанию ими. С направлениями этих путей, как отмечает М.Х. Гейдаров, некогда совпадали главные направления великих переселений и крупных походов сельджуков, монголов и тимуридов. Удержание господства над ними было невозможным без решения вопросов их защиты и охраны. Так, завоеватель Тимур в одном из писем турецкому султану Баязиду I прямо заявлял, что он как полноправный представитель «чингизидов» намерен обеспечить должную безопасность торговых путей, поскольку не озаботившийся этим джалаиридский правитель Ахмад привел их и торговлю страны в упадок<sup>4</sup>.

Система безопасности включала ряд гарантированных правителем территории мер: выдачу купцам тарханских грамот на беспрепятственное прохождение караванов к месту назначения, сопровождение и доставку грузов уполномоченными лицами, предоставление охраняемых караван-сараяв для складирования и реализации товаров и др.<sup>5</sup> Действия эти сопровождалась взиманием с торговцев специальных таможенных пошлин (так называемых рахтаров и др.), которые компенсировали затраты правителей на содержание и охрану торговых путей и обеспечивали весомую статью их доходов.

Названные меры способствовали повышению уровня безопасности местных торговых маршрутов и стабильности внешнеторговой деятельности, хотя многое зависело от сбалансированности применяемых правителями территорий таможенных тарифов, в чем убеждает

<sup>3</sup> Джафаров Н.С. Таможенные службы России в Дагестане: Два столетия и 15 лет. Махачкала, 2007; Имашева М.М. Торговля России со странами Востока через Астрахань в первой половине XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Астрахань, 2004; Мусаев М.А. Торговля гор. Баку в XIX веке (1800–1883 гг.): автореф. дис. ... канд. экон. наук. Баку, 1964; Оздамирова Э.М. Таможенная политика российского государства в отношении персидского купечества на астраханском направлении русско-азиатской внешней торговли в первой половине XIX века // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. 2015. № 4. С. 242–248; Пирова Р.Н. Персидское купечество и астраханская таможня в первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 12. Ч. 3. С. 126–128; Пирова Р.Н. Привилегированный характер персидского предпринимательства в Астрахани в XIX в. // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 1 (45); Таможенное дело на Юге России: история и современность. Историко-документальное издание. Ростов н/Д., 2012; Customs service of Azerbaijan: historic traditions and modernity. Baku, 2007.

<sup>4</sup> Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье. Баку, 1999. С. 104.

<sup>5</sup> Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России. М., 2004. С. 66.

следующий пример. Русский купец Ф. Котов, совершивший в 1623 г. по поручению казны торговую поездку из Астрахани в Персию, с досадой отмечал в путевых записках, что в Тарках на Северном Кавказе и в Дербенте с купцов взимали «великие пошлины», поэтому торговые суда, чтобы избежать тягостных таможенных сборов, приставали к пустынным берегам. Но здесь их обычно настигали разбойничьи шайки и забирали имевшиеся товары<sup>6</sup>. Часто жертвой разграбления становились и корабли, потерпевшие крушение. Особенную опасность в этом отношении представляло западное побережье Каспийского моря, усеянное подводными камнями и мелями.

С подобными проблемами и необходимостью их эффективного решения на Каспии вплотную столкнулись правящие круги Российской империи в начале XIX в., когда со вступлением на престол Александра I идея развития азиатского направления вновь оказалась в центре внимания.

«Отечеству нашему предопределено развиваться не на Западе, а на Востоке. В эту сторону должна обратиться вся деятельность России – и торговая, и нравственная, и политическая», – раскрывал идеи того времени позднее генерал-лейтенант И.Ф. Бларамберг<sup>7</sup>. Одним из весомых результатов такой многосторонней деятельности явилось присоединение в 1801 г. Восточной Грузии и позднее ханств Северного Азербайджана, открывшее перед Россией впечатляющие «коммерческие виды»<sup>8</sup>.

Однако эти события обострили отношения России с давним партнером – Персией, раздираемой в рассматриваемый период феодальными междоусобицами. Это происходило и под влиянием Англии, озабоченной укреплением российских позиций в Азии. Конфликт развивался и дважды переходил в стадию войны между странами в 1804–1813 и 1826–1828 гг. Все это негативно отражалось на состоянии торговых отношений между странами и их безопасности.

Показателен в плане понимания сложившейся к началу XIX в. ситуации в этой сфере всеподданнейший доклад генерал-лейтенанта Б.Ф. Кнорринга от 11 апреля 1800 г., в котором он сообщал государю о намерении персидского правителя Баба-хана овладеть Баку, «ибо город сей... много бы доходов ему приносил как пошлинами, так и нефтью и солью». Впрочем, поводом для вмешательства Баба-хан называл не ресурсы Баку, а поступившие к нему жалобы персидских купцов на бакинского правителя Хусейн-Кули-хана, захватившего их товары с погибшего у магштатских берегов российского судна. С жалобами на аналогичные действия бакинского хана в отношении своих подданных, кубинских жителей, обратился и правитель Дербента Шейх-Али-хан<sup>9</sup>.

Случаи захвата товаров с торговых судов в этот период имели место у берегов Баку неоднократно. В большей степени российское правительство волновал тот факт, что подобные и иные случаи произвола происходили с его подданными. Для возмещения ущерба, нанесенного им такими действиями, требовались значительные усилия.

Например, один из таких случаев, связанный с отнятием у русских купцов «под жестокими побоями немалой суммы денег», вынудил представителей российской стороны не ограничиваться «миролюбивыми» способами. Лишь после осуществления каспийской флотилией 6 февраля 1800 г. «бомбардирады» г. Баку его правитель Хусейн-Кули-хан признал себя виновным в «насильственных своих с русскими купцами поступках», доставил им полное во всем удовлетворение, в том числе за имевшиеся перед ними «с давняго времени на векселях долги», обязался письменно выполнять правила справедливого обращения с ними<sup>10</sup>.

Важным для себя российские власти считали также требовать удовлетворения от бакинского хана и для дагестанских купцов за «пограбленные» подданными Хусейн-Кули-хана товары из их потерпевших крушение судов. Например, по одному из таких случаев, описанному в письме главноуправляющего Грузией П.Д. Цицианова графу А. Воронцову от

<sup>6</sup> Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье... С. 104.

<sup>7</sup> Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 846. Оп. 16. Т. 3. Д. 18297. Л. 5 об. – 6.

<sup>8</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 13. Оп. 2. Д. 1072. Л. 1 б.

<sup>9</sup> Акты, собранные Кавказскою археографическою комиссиею (АКАК). Тифлис, 1866. Т. 1. С. 676–678.

<sup>10</sup> АКАК. Т. 1. С. 639; Т. 2. С. 757.

13 декабря 1802 г., российская сторона добивалась для них возмещения ущерба на сумму 10 тыс. руб.<sup>11</sup> При этом она исходила из убеждения, что торговля есть единственное средство сближения с горскими народами<sup>12</sup> и отвлечения их от разбоев.

Правда, здесь ситуация складывалась весьма неоднозначно ввиду междоусобиц местных правителей, что наглядно иллюстрирует следующий пример. 6 ноября 1801 г., не доходя двух миль до Дербента, «при берегах» владения уцмья каракайтахского потерпело крушение судно астраханского купца индийского происхождения М. Терендасова. Русский консул в Баку М.Д. Скибиневский получил информацию «о сем несчастье» лишь через 25 дней. За это время часть товаров с судна была вывезена на судовой лодке членами экипажа в Дербент, часть забрана уцмиевыми людьми. «На знатную сумму денег и вещей» оказалось в руках подданных и братьев бакинского хана, Мехти-Кули и Мирза-Мамед-хана. Сложность состояла и в том, что место гибели судна находилось от Баку не ближе 400 верст, «да и дорога туда всегда опасна»<sup>13</sup>.

Посланный нарочным с письмами консула к дербентскому правителю Ших-Али-хану и уцмию каракайтахскому Рустем-хану астраханский купец Телетов сумел заручиться их поддержкой в возврате судна, судовых припасов и товаров. Однако когда Телетов «с уцмиевыми людьми приехал к тому месту, где судно на мели остановилось недалеко от берега, то застал 700 уже лезгинов из дер. Башлы, набежавших к судну с топорами, и все судно нарубили, а припасы и железо растаскали; потом бросились было ограбить и самого Телетова, но ускакал он вместе с дербентцами, в провожатые данными от Ших-Али-хана». «Оные грабители считают себя неподвластными уцмию и управляютя одними советами духовенства своего», – комментировал происшедшее М.Д. Скибиневский в письме министру иностранных дел А.Р. Воронцову 31 декабря 1802 г. Воспользовавшись ситуацией, Ших-Али-хан и Рустем-хан отложили возвращение находящихся у них товаров «до того времени, покуда... лезгинцы не будут принуждены к удовлетворению». И хотя «неотступными» усилиями М.Д. Скибиневского удалось добиться возвращения купцу М. Терендасову товаров и судовых припасов на 6 тыс. руб.<sup>14</sup>, даже его широких консульских полномочий было недостаточно для полноценной защиты интересов российских подданных.

Главноуправляющий Грузией П.Д. Цицианов, подключившийся к решению проблемы, сетовал в докладе императору 8 января 1803 г. на бесплодную месячную переписку с горскими дагестанскими владельцами и поморскими ханами: «...не имею я от них инаго удовлетворения как отсрочивание, то извинения, в неповиновении их подданных заключающияся, то страшное уменьшение в количестве товаров». В итоге он вынужден был пойти на приостановку выплаты императорского жалованья уцмию каракайтахскому до полного возвращения им захваченных товаров<sup>15</sup>.

Немногим ранее, 26 декабря 1802 г., во исполнение высочайшей воли императора и при активном участии П.Д. Цицианова в Георгиевске было подписано «постановление на дружеский союз и согласие между персидскими ханами и горскими владельцами», в которое, в целях ограждения российских купцов от грабежей, была включена специальная пятая статья о кораблекрушениях<sup>16</sup>.

Позднее продолжающиеся «в границах уцмья каракайтахского с давняго времени» бесчинства заставили подкрепить эти меры военным и административным воздействием. Как сообщалось в рапорте от 22 ноября 1812 г., войско под командованием генерал-лейтенанта Н.М. Хатунцева явилось в резиденцию уцмья близ села Башлы. Хозяину ее было предъявлено требование, «чтоб дороги в границах уцмийского владения для проезжих из Кизляра и Тарков в Дербент и из онаго в те места купцов и всякаго звания людей были обеспечены всякою безопасностью со стороны грабежей и разбоев». В противном случае на нарушителей,

<sup>11</sup> АКАК. Т. 2. С. 728.

<sup>12</sup> АКАК. Т. 6, ч. 1. С. 203.

<sup>13</sup> АКАК. Т. 2. С. 756–757.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Там же. С. 780.

помимо «неминуемого наказания их силою российского оружия», возлагалось обязательство каждому ограбленному в их землях российскому подданному возместить ущерб в двойном размере<sup>17</sup>.

В целях обеспечения безопасного следования торгующих практиковалось военное сопровождение торговых караванов «сильным конвоем с пушкою». К этому привлекались и ресурсы лояльных России ханов. Так, говоря о пользе присоединения Ширванского владения к России, П.Д. Цицианов отмечал: «...оным чрез Баку между Грузией и Астраханью восстановится торговая связь», приходящие из Астрахани в Баку товары будут «на отчете Мустафа-хана Ширванского препровождены со всею безопасностью до Шекинского владения, где встречать будет уже подобные караваны отряд войск, в оном квартирующий...»<sup>18</sup>.

При этом сами военные признавали, что использование сухопутных торговых перевозок именно ввиду их небезопасности дорого и затруднительно. «И потому важных провозов никогда быть не может, кроме самых пустых», ведь главнейшая торговля Персии с Россией производится морем. В этой связи именно Баку, обладавший лучшей гаванью на Каспийском море, представлялся российским властям «удобнейшим местом для привлечения персидской торговли и для оживотворения внутренней промышленности Грузии, Ширвана и Дагестана»<sup>19</sup>.

К надлежащему обустройству этого места российские власти приступили сразу же «по покорению г. Баку». В декабре 1806 г. сюда был направлен капитан-лейтенант Михайлов, которому совместно с командиром российской эскадры Е.В. Веселаго поручалось исследовать с «вернейшим» промером имеющуюся гавань, определить «выгоды ея» и неудобства, предложить способы улучшения и удобное место для «поправки судов и других работ, до адмиралтейской части относящихся». Одним словом, не упустить из виду ничего, что относиться будет «до выгод и безопасности» теперь уже российской гавани<sup>20</sup>. Помимо этого, планировалось возобновление деятельности караван-сараев от Баку до Дербента и Кизляра<sup>21</sup>.

Однако продолжающаяся с 1804 г. Русско-персидская война вносила коррективы и в эти планы, и в торговые связи двух стран. В крепости Бакинской надлежало соблюдать «всю военную осторожность», следить, чтобы на персидских судах, приходящих в гавань, не имелось на вооружении фальконетов и свыше трех ружей. Имеющееся оружие по приходу судна сдавалось эскадронному командиру, где оно хранилось до момента убытия<sup>22</sup>.

Столкнувшись с ограничениями и российские купцы, намеренные после доставки в Баку провианта из Астрахани, загрузив суда бакинской нефтью и солью, следовать в персидские порты. Несмотря на уверения в том, что они могут это делать «с безопасностью», «по давнишнему знакомству и обращению в тех местах»<sup>23</sup>, разрешения на это не давалось, на что у российских властей имелись веские основания. В частности, от очевидцев событий стало известно, что 29 сентября 1808 г. четыре российских шкоута, принадлежащих астраханским купцам Сужаеву, Исаеву и Лебедеву, по указанию гилянского правителя Мирза-Мусы были задержаны с экипажами на Энзелинском рейде<sup>24</sup>. Это могло угрожать владельцам полной потерей собственности.

В целях противодействия таким задержкам, нарушавшим нормальный ход торговли двух стран, стал практиковаться следующий способ: разрешалось отпускать русские суда к персидским берегам только в том случае, когда в нашей гавани будет превышающее их число персидских судов. «Тогда и опасаться задержания судов сих персиянами нечего, ибо в таком случае взаимно и персидския могут быть задержаны в нашей гавани»<sup>25</sup>. Для наблюде-

<sup>17</sup> АКАК. Т. 5. С. 617–618.

<sup>18</sup> АКАК. Т. 2. С. 243, 674–675.

<sup>19</sup> АКАК. Т. 3. С. 41–42.

<sup>20</sup> Там же. С. 350.

<sup>21</sup> Там же. С. 49.

<sup>22</sup> Там же. С. 353.

<sup>23</sup> Там же. С. 351–352.

<sup>24</sup> Там же. С. 495.

<sup>25</sup> Там же. С. 352.

ния за порядком, установленным в отношении торговли, в Энзели было послано военное судно в дополнение к двум ранее «отряженным... от Астраханского порта для доставления безопасности российскому купечеству, торгующему в Персии»<sup>26</sup>.

Тем не менее вынужденные ограничения торговли все-таки повлекли нежелательные последствия. Объемы товарооборота (прежде всего бакинской нефти как главного источника доходов) и казенных поступлений по сравнению с показателями времен ханского правления заметно сократились. «Хан имел лучший доход с товаров, привозимых из Астрахани. Ныне ж в течение 8 месяцев ни одного судна с товарами оттуда в Баку не приходило. <...> белой нефти продано только на 244 р. 20 к., потому что она вывозима была прежде в Россию, а ныне совсем не было из Астрахани покупателей», – сообщалось в рапорте И.В. Гудовичу 22 августа 1807 г.<sup>27</sup>

Очевидно, ситуация требовала и пересмотра таможенных порядков. Применение ханской системы таможенного обложения (более лояльной по сравнению с российской) не обеспечивало роста казенных доходов, тем более что сбор их производился силами военных (к этому, согласно источникам, были привлечены штабс-капитан Логвиненков и бакинец Манаф-бек). В связи с этим высказывались небезосновательные предположения о том, «что, может быть, персияне опасаются нашего флота, состоящего в гавани». Сухопутная же торговля в приобретенных персидских провинциях затруднялась «непомерною пошлиною во всех ханствах»<sup>28</sup>.

Между тем решение таможенных вопросов на этих новых территориях долгое время откладывалось. Если в Грузии таможенные учреждения были открыты в 1803 г., то здесь создание «оных» признавалось «рановременным и невозможным», пока границы с Персией не определены и «содержатся на военной ноге», отсутствуют обустроенные пристани, сохраняются рахтарные сборы для владельцев добровольно присоединившихся ханств<sup>29</sup>.

25 января 1807 г. император подписал указ Правительствующему сенату об учреждении портовой таможни в Баку<sup>30</sup>. Показательно, что одним из первых ее мероприятий после официальной церемонии открытия в августе 1809 г. стала постройка на средства из таможенных доходов удобной и безопасной пристани для торговых судов. Это обосновывалось тем, что «во время сильных ветров от моря бывает на берег большое волнение, чрез которое лодки никак не могут за неимением пристани подходить к берегу, а пристают в закрытые места от ветров. И хотя в тех местах от таможни и имеется досмотр, но иногда могут съезжающие что-либо тайно провезть». Таким образом, постройка пристани предназначалась и для предотвращения контрабанды<sup>31</sup>.

Вместе с тем на первых порах деятельность Бакинской таможни в большей степени определялась требованиями не экономической, а военной безопасности, что не могло не отражаться и на состоянии торговли в курируемом ею регионе. Так, ревностное исполнение местным военным начальством предписаний высшего руководства о «прервании... непозволительных тайных сношений с заграницею» привело к фактическому запрещению торговли с Персией в Бакинском порту. Вследствие этого, например, бакинскому купечеству, заготовившему в 1812 г. «с лишком на 200 т. р. шафрану, марены и других произведений» для отпуска в Персию сделан был «важный подрыв и разорение». Бакинский откупщик Тарумов, «коего нефть и соль идет в одну Персию», понеся значительный убыток, подал просьбу о расчете. В итоге казна «по таможне Бакинской лишилась своих доходов»<sup>32</sup>.

Указывая подчиненным на недопустимость таких «непозволительных препятствий... торговле», главнокомандующий на Кавказе Н.Ф. Ртищев 26 ноября 1812 г. предписывал «немедленно возобновить отпуск в Персию всех произведений того края на прежнем

<sup>26</sup> АКАК. Т. 2. С. 748; Т. 3. С. 492.

<sup>27</sup> АКАК. Т. 3. С. 356.

<sup>28</sup> Там же. С. 352, 357–358.

<sup>29</sup> Там же. С. 42.

<sup>30</sup> Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Собр. 1. СПб., 1830. Т. 29. № 22434.

<sup>31</sup> РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 149. Л. 18 об. – 19.

<sup>32</sup> АКАК. Т. 5. С. 590.

положении, равно как и привоз персидских произведений». При этом он ориентировал и на получение точных сведений о персидских купцах («нет ли между ними... праздных людей, приезжающих только для шпионства»), а также строгое наблюдение за тем, «чтобы на купеческих судах или при караванах не укрывались люди неизвестные, либо наши подданные тайным образом без ведома начальства не отлучались за границу»<sup>33</sup>.

С началом деятельности Бакинской таможни, внедрившей российскую систему таможенного обложения, выявились проблемы, напрямую связанные уже с экономической безопасностью. «Избегая платежа следующих в казну Е.И.В. пошлин», купцы, ранее провозившие товары «через Баку в Ширван, Шику, Кубу, Дербент, и из тех мест в Дагестан», переориентировались на Низовую пристань в Кубинском владении и Сальяны в Ширване<sup>34</sup>.

Особой популярностью среди персидского купечества пользовалась вторая пристань. «Чуждаясь таможенных обрядов» российского образца, оно отправляло свои товары в Сальяны, принадлежавшие ширванскому Мустафе-хану, который сохранил прежние права на взимание рахтаров в своих владениях. Чтобы предотвратить возникающий в связи с этим ущерб казне, для осмотра привозимых товаров и взыскания узаконенных пошлин в Сальяны был откомандирован чиновник Бакинской таможни с солидной поддержкой в виде двух рот военных и судна для крейсирования каспийских берегов. Однако меры сии оказались неэффективными в условиях наличия множества речек и протоков, позволяющих мелким персидским судам проходить в Сальяны незаметно и отсюда, минуя «наши таможни», провозить товары «в другия ханства и к горским жителям». Таким образом, казна лишалась важного дохода, а обогащались «токмо ханы, которые, всякий на своей границе, берут с них... без досмотра тюков рахдары»<sup>35</sup>.

Стала очевидной еще одна серьезная угроза. С учреждением таможен в Тифлисе и Баку и снятием таможенной цепи на Кавказской линии открылся свободный провоз товаров из России в Грузию и присоединенные персидские ханства, откуда в свою очередь беспрепятственно стали поступать в Россию в большом количестве персидские товары под именем «изделий покоренных нами провинций». Это привело к вывозу «безчисленного количества российской монеты во внутренность Азии чрез приобретенный нами край», т.е. к нарушению платежного баланса страны<sup>36</sup>.

Для отвращения «сего зла» требовалось учредить таможенные заставы, без которых действия таможен в Баку и Тифлисе представлялись министру финансов России Д.А. Гурьеву «совершенно бесполезными». Заключенный в Гюлистане в 1813 г. мирный договор, утвердивший границу с Персией по реке Аракс, позволил перейти к практической реализации этой идеи и «введению в сей край» полноценного таможенного надзора<sup>37</sup>. Важно, что с подписанием договора Россия получила исключительное право на содержание военного флота на Каспийском море, а значит, и особые гарантии безопасности внешнеторговой деятельности.

Создание таможенной цепи на Кавказе и за Кавказом способствовало более эффективному решению еще одной важной задачи. Специфической угрозой безопасности Каспийского региона в рассматриваемое время являлись инфекционные заболевания (чума, холера), завозимые, как правило, из Турции и Персии. «По преданиям, ...доселе не проходило 3 лет, чтоб она где либо не показалась», – сообщал П.Д. Цицианов о чуме и называл главный путь ее попадания на территорию региона – «с товарами», тем более что «все тюки здесь употребляемы из шерстяной материи, не считая ввоза большого количества хлопчатой бумаги...»<sup>38</sup>.

Частые эпидемии, имевшие место в этом регионе, не могли не отражаться на торговле и таможенных сборах. Так, к примеру, в отчете от 7 марта 1808 г. прямо сообщается, что

<sup>33</sup> АКАК. Т. 5. С. 590.

<sup>34</sup> РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 149. Л. 16–16 об., 24 об.

<sup>35</sup> АКАК. Т. 5. С. 322.

<sup>36</sup> Там же.

<sup>37</sup> Там же.

<sup>38</sup> АКАК. Т. 2. С. 243.

«существующая в Астрахани заразительная болезнь сделала подрыв бакинской торговли, отчего и сбор таможенный в Баку уменьшился»<sup>39</sup>.

Справедливости ради отметим, что упомянутая выше эпидемия бубонной чумы, охватившая Астрахань летом 1807 г., не имела таких негативных последствий для самой Астраханской таможни. Благодаря принятым ее руководством мерам предосторожности здесь удалось сохранить и купечество от убытков, и пошленные сборы, несмотря на обширный отпуск товаров и многочисленность торговцев «разных наций»<sup>40</sup>.

Таким образом, безопасность торговли, торгующих и, в конечном итоге, здоровье общества во многом зависели от эффективности деятельности таможенных учреждений. Между тем в течение долгого времени защитой от распространения инфекционных заболеваний в Закавказье занимались разные структуры. В частности, на российского консула в Персии возлагалась обязанность «иметь всегда верное и точное известие, нет ли где в Персии или в пограничных сему государству местах опасных болезней, а паче мороваго поветрия». В случае подтверждения информации о наличии таких заболеваний ему надлежало следить, «чтоб ни людей, ни товаров оттуда в Россию отпускаемо не было». Каждый корабельщик не мог быть отпущен из Энзели в Россию без полученного у консула свидетельства в том, что «он и служители его, и пассажиры... и погруженные на судно его товары и вещи, все здоровы». Приходящие в российские порты без такого свидетельства купеческие суда могли быть «принуждены... без надобности выдерживать продолжительные и трудные карантинны»<sup>41</sup>, что вызывало ропот торгующих в связи с задержкой в делах и дополнительными расходами и не могло не отражаться на ценах товаров в крае.

Заметим, что и сам российский консул скептически относился к учреждению карантинных, в том числе в Баку. Опираясь на многолетний опыт работы в Персии, он указывал на легкомыслие и упрямство судовщиков в исполнении распоряжений правительства по вопросам безопасности. Пустившись в море, они направят судно к тому берегу, который будет в стороне карантина, и найдут для этого много причин: «наипаче бурю на море, принудившую их искать спасения у ближайшаго берега» или течь, «в судне оказавшуюся». Пассажиры, приняв товары, также последуют мимо карантина каждый в свое место. Таким образом, заключал консул, все заботы правительства и издержки, «на сей предмет предполагаемая», останутся тщетными<sup>42</sup>.

Разрешить часть вышеназванных проблем смогло объединение в одном ведомстве двух тесно связанных с внешней торговлей направлений деятельности (таможенного и карантинного), позволявшее, в том числе, обеспечивать оперативную силовую поддержку карантинных мероприятий. 4 мая 1847 г. было Высочайше утверждено Положение об устройстве, действиях и управлении частей: карантинной и таможенной на Кавказе и за Кавказом. Соединение этих частей имело целью «охранение» от эпидемий «как Закавказскаго края, так и внутренних губерний России со стороны Кавказа».

На западном берегу Каспийского моря эти задачи были возложены на Бакинское карантинно-таможенное правление. В зону его деятельности входили Бакинская таможня с Бакинским карантинном, Сальянская и Астаринская карантинно-таможенные заставы и восемь постоянных карантинно-таможенных постов с расположением по берегу Каспия от Дербента до Ленкорани. В них прибывающие из Персии товары должны были под надзором служащих выдержать необходимый для карантинного очищения срок и пройти все необходимые таможенные формальности<sup>43</sup>.

По объемам ввоза таких товаров Бакинское карантинно-таможенное правление занимало в то время лидирующие позиции в Закавказье. Так, в 1852 г. было ввезено в Баку

<sup>39</sup> АКАК. Т. 3. С. 357–358.

<sup>40</sup> РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1409. Л. 2–3, 12 об. – 13.

<sup>41</sup> АКАК. Т. 1. С. 680; Т. 3. С. 45.

<sup>42</sup> АКАК. Т. 3. С. 45.

<sup>43</sup> ПСЗ РИ. Собр. 2. СПб., 1848. Т. 22. № 21169.

их на сумму более 460 тыс. руб. Наибольшие объемы приходились на бумажные, шелковые и шерстяные изделия, бумагу хлопчатую, хлеб, фрукты<sup>44</sup>.

К началу 60-х гг. XIX в., с учетом эффективности принятых противоэпидемических мер и возрастания объемов внешней торговли в Прикаспийском крае, организационная структура таможенного ведомства здесь снова претерпевает изменения. Вновь образованный Бакинский карантинно-таможенный округ включает уже две дистанции: Бакинскую и Джебраильскую. При этом в структуре Бакинской дистанции действуют Бакинская карантинно-таможенная контора 1-го класса с карантинном, шесть карантинно-таможенных застав (Астаринская, Ленкоранская, Перевальская, Сальянская, Усть-Курунская, Низовская), два карантинно-таможенных поста (Апшеронский постоянный и Бакинский разъездной). Кроме того, к Бакинской дистанции относился Дагестанский карантинно-таможенный надзор в составе двух карантинно-таможенных застав (Дербентской и Петровской), двух постоянных карантинно-таможенных постов (Шандруковского и Серебряковского), двух наблюдательных застав (Чир-Юртовской и Кази-Юртовской). Управляющим округа был назначен бакинский военный губернатор<sup>45</sup>.



Таможенная пристань в Баку. Открытка второй половины XIX в.

Организационное укрепление таможенного ведомства в Каспийском регионе позволило привлечь его к решению вопросов, связанных с развитием безопасного купеческого мореплавания. Средства к возведению «онаго до желаемой степени искусства и просвещения» и, следовательно, «безопасности и расширения азиатской торговли» требовали, по мнению российского правительства, «совокупного соображения и содействия многих государственных частей»<sup>46</sup>, важнейшей из которых в сфере внешней торговли была таможенная.

В этот период, по предписанию министра финансов Е.Ф. Канкрин, Бакинская таможня производила наблюдения за изменением уровня Каспийского моря. Таможенные учреждения обеспечивали обслуживание маяков, построенных в 50-е гг. XIX в., в Баку, Петровске и Дербенте<sup>47</sup>. Например, таможенный надзиратель В. Илличевский сообщал в январе 1852 г. в

<sup>44</sup> Кавказ. 1852. № 52 (10 сент.); № 73 (22 нояб.).

<sup>45</sup> Положение об устройстве и управлении карантинно-таможенной части на Кавказе и за Кавказом, утвержденное Наместником Кавказским 31 марта 1861 г. // АКАК. Тифлис, 1904. Т. 12. С. 158.

<sup>46</sup> АКАК. Т. 2. С. 792–793.

<sup>47</sup> Тагиев Ф.А. История города Баку в первой половине XIX века (1806–1859). Баку, 1999. С. 28, 30.

Бакинское карантинно-таможенное правления, что «назначенные к маяку люди в укрепление Петровское прибыли, и маяк принят к ведению таможенного поста»<sup>48</sup>. Маяки, в оценке региональных властей, оказывали «большую услугу коммерции», способствуя безопасному движению торговых судов на Каспии<sup>49</sup>.

Выполняя функции по взиманию особых видов пошлин, таможенные учреждения также участвовали в решении этой важной задачи. В качестве примера назовем специальный сбор с экспортируемой марены, установленный в целях устройства в Дербентской гавани безопасной пристани для коммерческих судов. За 10 лет было собрано более 250 тыс. руб.<sup>50</sup>

Территориальное расположение таможенных учреждений, наличие в их структуре специализированных подразделений таможенной стражи обеспечивали возможность постоянного наблюдения за обстановкой вдоль всего западного побережья Каспийского моря. Благодаря этому таможенные служащие в числе первых становились обладателями важной информации о происшествиях на море, которая оперативно доводилась ими через начальника округа до сведения управляющего карантинно-таможенную частью на Кавказе и за Кавказом при Наместнике Кавказском.

В качестве примера приведем обобщенные сведения из донесений таможенных учреждений Бакинского карантинно-таможенного округа о происшествиях в его зоне деятельности за период с 23 декабря 1870 по 10 декабря 1871 г. (табл. 1).

Таблица 1

Сведения из донесений таможенных учреждений Бакинского карантинно-таможенного округа о происшествиях на Каспийском море с 23 декабря 1870 по 10 декабря 1871 г.

Таможенное учреждение	Дата и место происшествия	Название судна, его владелец/лоцман	Маршрут	Груз	Суть происшествия и его последствия
Петровская карантинно-таможенная застава (КТЗ)	11 декабря 1870 г., между Сулаком и Караманом	Кусовая лодка «Сам Шах», лоцман Абдулла Наурузов	Астрахань–Красноводск	Доски, принадлежащие инженерному ведомству	Судно штормом выброшено на берег и разбито. Экипаж и часть груза спасены
Усть-Курунская КТЗ	13 марта 1871 г., около островов Свиного и Буйла	Шхуна «Терек», лоцман Абдул Рагим Керимов	Ленкорань–Баку	Дрова	Судно сильным буруном выброшено на мель у о. Буйла, повреждено и к плаванию негодно. Экипаж и груз спасены
Апшеронский карантинно-таможенный пост	20 мая 1871 г., оконечность Шаховой косы	Кусовая лодка «Сам Дадаш», бакинский житель Мамед Гусейнов	Не указан	Нефть	Судно занесено сильным ветром на оконечность Шаховой косы, дало течь и затонуло вместе с грузом. Экипаж спасся
Усть-Курунская КТЗ	6 октября 1871 г., у Нордоваго банка р. Куры	Кусовая лодка «Али Абат», ленкоранский житель Мешади-Акпер-Баба Ханов	Ленкорань–Баку	Не указан	Судно застигнуто в море сильным ветром и выброшено на мель. Экипаж и груз спасены

<sup>48</sup> Джафаров Н.С. Таможенные службы России в Дагестане: Два столетия и 15 лет. Махачкала, 2007. С. 80–81.

<sup>49</sup> АКАК. Тифлис, 1885. Т. 10. С. 305.

<sup>50</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 184. Л. 11.

Таможенное учреждение	Дата и место происшествия	Название судна, его владелец/лоцман	Маршрут	Груз	Суть происшествия и его последствия
Дербентская КТЗ	30 октября 1871 г., в двух верстах от Дербента	Кусовая лодка «Вариган» горийского гражданина Давыдова, шкипер астраханский мещанин Шапошников	Не указан	Не указан	Судно сорвано с якоря и выброшено на берег. Экипаж, груз и такелаж спасены
Петровская КТЗ	2 ноября 1871 г., против впадения в море р. Сулак	Паровая шхуна «Кама» общества «Кавказ и Меркурий», шкипер поручик Матвеев	Не указан	Казенные пушки, ядра и патроны	Судно застигнуто бурей, затонуло с имуществом. Часть экипажа спаслась, 20 человек погибли
Бакинская карантинно-таможенная контора	Июль 1871 г., около о. Чечень	Кусовая лодка «Бриг Тавриз», лоцман бакинский житель Мешади-Сулейман-Бабаоглы	Персия–Астрахань	Дерево ореховое и пальмовое	Судно разбито штормом и затонуло в море с грузом и имуществом. Часть экипажа спасена

Составлено по: РГИА. Ф. 21. Оп. 11. Д. 115. Л. 1, 14, 25, 57–59, 66, 71.

Всего в донесениях фигурируют данные о семи кораблекрушениях, произошедших в означенный период (фактически за год) в зонах деятельности Бакинской карантинно-таможенной конторы, Апшеронского карантинно-таможенного поста и трех карантинно-таможенных застав: Дербентской, Петровской и Усть-Куриной.

Из них заслуживает внимания происшествие с паровой шхуной «Кама» общества «Кавказ и Меркурий», перевозившей казенный груз военного назначения. Помимо донесения, в деле сохранился акт, составленный 2 ноября 1871 г. по поводу «погибели» шхуны надзирателем Петровской карантинно-таможенной заставы Вышеславцевым и агентом общества «Кавказ и Меркурий» Г. Герасимовым, который позволяет реконструировать некоторые моменты, касающиеся этого события.

По прибытии на место происшествия у р. Сулак названные лица обнаружили, что шхуна погружена в море на расстоянии двух верст от берега, «около шхуны воды более 4 сажени; все мачты изломаны и держатся на вантах». При этом вдоль берега не было найдено ни выброшенных трупов, «ни что-либо из груза, бывшего на “Каме”». Из показаний очевидцев следовало, что по распоряжению присулакского наиба (старшины сельской общины. – Т. П.) выбрасываемый на берег груз со шхуны собирается и хранится у него в доме.

«Желая привести в известность все выброшенное на берег», названные лица вместе с наибом отправились в аул, где во дворе берегового объездчика обнаружилось собранное им имущество. А именно: «ящичков с... пистонами 22... ящичков разбитых без пистонов 150, сундуков с пистонами 3, скамейка ютовая 1, ватерклозет 1, флагов форменных 2, парусов порванных 3, масла постнаго 1 анкер, рубах ситцевых 1 и солдатских 2, много разных отломков... концов, обрывков и проч.». Перечисленное имущество (вкупе с тем, «что еще будет выброшено морем») было передано на хранение нанятому агентом общества «Кавказ и Меркурий» местному жителю с поручением присулакскому наибу оказывать последнему всяческое содействие в выполнении данных функций<sup>51</sup>.

Сравнивая описанную выше ситуацию с аналогичными случаями кораблекрушений начала XIX в., можно говорить о том, что привлечение таможенных учреждений в качестве

<sup>51</sup> РГИА. Ф. 21. Оп. 11. Д. 115. Л. 69 об. – 70.

представителей государства к деятельности по оперативному выявлению пострадавших судов и их имущества, фиксации его количества и состояния способствовало упорядочению данной деятельности, расширению возможностей владельцев по возмещению понесенных ими убытков.

В марте 1890 г. главноначальствующий гражданской частью на Кавказе князь А.М. Дондуков-Корсаков сообщал кабинету министров о «чрезвычайном усилении торгового движения по Каспийскому морю», оперируя данными, касающимися Бакинского порта (табл. 2).

Таблица 2

Данные о количестве судов и грузов, отправленных из Бакинского порта в 80-е гг. XIX в.

	1881 г.	1888 г.	10 месяцев 1889 г.
В Персию:			
Парусных судов	243	197	225
Паровых судов	139	379	275
Грузов (в пудах)	315 375	2 016 712	1 775 250
В русские порты:			
Парусных судов	2 313	2 405	2 446
Паровых судов	867	1 643	2 112
Грузов (в пудах)	24 416 554	85 061 576	107 155 437

Составлено по: РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 184. Л. 10.

Существенный по сравнению с 1881 г. рост показателей, характеризующих торговое движение на Бакинском рейде, особенно числа паровых судов (в 2 раза в Персию, в 2,4 раза в русские порты) и объемов грузооборота (в 5,6 и в 4,4 раза соответственно), связывался докладчиком, в том числе, с развитием в Баку «более, чем где-либо на Кавказе» частной предприимчивости благодаря «скоплению на бакинских нефтяных промыслах значительных капиталов и приливу солидных коммерческих деятелей»<sup>52</sup>.

Все это можно считать закономерным результатом усилий, направленных российским правительством в XIX в. на создание оптимальных условий для развития торговли на Каспии. Значимую роль в этом сыграли разносторонние меры по обеспечению ее безопасности и таможенные учреждения, осуществляющие эти меры в качестве представителей интересов государства во внешнеторговой сфере.

### Литература

Большой Каспий в системе нового мирохозяйственного уклада в условиях социальной безопасности / выступление ректора Астраханского государственного университета К.А. Маркелова на экспертной встрече «Безопасность Каспийского региона: вызовы и перспективы», организованной Аналитическим центром Российского общества политологов 11 ноября 2020 года // Каспийский вестник [Электронный ресурс]. URL: <http://casp-geo.ru/bolshoj-kaspij-v-sisteme-novogo-mirohozyajstvennogo-uklada-v-usloviyah-sotsietalnoj-bezopasnosti/> (дата обращения: 01.03.2022).

Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье. Баку: Elm, 1999. 168 с.

Джафаров Н.С. Таможенные службы России в Дагестане: Два столетия и 15 лет. Махачкала: Лотос, 2007. 160 с.

Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России. М.: РУСИНА-ПРЕСС, 2004. 592 с.

Тагиев Ф.А. История города Баку в первой половине XIX века (1806–1859). Баку: Elm, 1999. 175 с.

<sup>52</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 184. Л. 9 об.

### References

Markelov, K.A. Bol'shoy Kaspiy v sisteme novogo mirokhozaystvennogo uklada v usloviyakh sotsietal'noy bezopasnosti [The Great Caspian Sea in the System of a New World Economic Structure in Conditions of Social Security]. In *Kaspiyskiy vestnik*. Available at: URL: <http://casp-geo.ru/bolshoj-kaspij-v-sisteme-novogo-mirokhozaystvennogo-uklada-v-usloviyah-sotsietal-noj-bezopasnosti/> (date of access 01.03.2022).

Geydarov, M.Kh. (1999). *Torgovlya i torgovye svyazi Azerbaydzhana v pozdnem sredn-evekov'e* [Trade and Trade Relations of Azerbaijan in the Late Middle Ages]. Baku, Elm. 168 p.

Dzhafarov, N.S. (2007). *Tamozhennye sluzhby Rossii v Dagestane: Dva stoletiya i 15 let* [Customs Services of Russia in Dagestan: Two Centuries and 15 Years]. Mahachkala, Lotos. 160 p.

Kislovskiy, Yu.G. (2004). *Istoriya tamozhennogo dela i tamozhennoy politiki Rossii* [History of Customs Affairs and Customs Policy of Russia]. Moscow, RUSINA-PRESS. 592 p.

Tagiev, F.A. (1999). *Istoriya goroda Baku v pervoy polovine XIX veka (1806–1859)* [The History of the City of Baku in the First Half of the 19<sup>th</sup> Century (1806–1859)]. Baku, Elm. 175 p.

К.А. Абдрахманов\*

**ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ПРАКТИКЕ ОРЕНБУРГСКОГО ПОРЕФОРМЕННОГО КУПЕЧЕСТВА (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-4  
УДК 94:656.62(476.56-89):  
[331"375":339.1-051]

*Выходные данные для цитирования:*  
Абдрахманов К.А. Водные пути сообщения в предпринимательской практике оренбургского пореформенного купечества (вторая половина XIX – начало XX века) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 49–61. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-04.pdf>

K.A. Abdrakhmanov\*

**WATERWAYS IN THE BUSINESS ACTIVITY OF THE ORENBURG POST-REFORM MERCHANTS (THE SECOND HALF OF THE 19<sup>TH</sup> – EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURY)**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-4

*How to cite:*  
Abdrakhmanov K.A. Waterways in the Business Activity of the Orenburg Post-Reform Merchants (the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 49–61. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-04.pdf>]

**Abstract.** The article analyzes the participation of the Orenburg merchants in the organization of navigation along the rivers of the province in the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century. This business activity is viewed as an integral part of the everyday work of entrepreneurs, as it was directly related to a wide range of tasks that were solved in the course of their professional activities. Entrepreneurs had to obtain permission from the provincial authorities, prepare the most technically feasible and financially democratic project and survive the competition for the right to implement promising infrastructure solutions. The lack of intraregional railway communication, the low quality of land routes, which did not allow year-round use of animal-drawn transport, made waterways the most effective channels for transporting merchant goods. The main obstacle to the launch of a full-fledged steamship movement was the lack of large deep rivers in the territory of the Orenburg region, which the neighboring regions (Siberia, Kazan and Astrakhan provinces) were famous for. A study of the bottom of the Ural River undertaken by some merchants showed that in some areas after dredging the main river of the Orenburg region could be adapted for the movement of fairly large ships with a steam engine. The solution to this problem required significant investments from businessmen, which could be covered in the shortest possible time only with the support of the local administration. That is why several entrepreneurs asked the Governor-General to grant them a number of privileges that would allow them to recover all costs in a minimal period of time. The organization of steamship traffic on the Ural River was a completely feasible idea, and not only local merchants, but also merchants from other provinces of the empire planned to transport goods and passengers along the river. However the hydrographic parameters of the rivers of the Orenburg region did not allow the business community to make water transport the main means of moving goods and passengers, since only small vessels with small draft could freely move along the local rivers.

**Keywords:** Orenburg rivers, navigation on the Ural River, water transport, Orenburg merchants, delivery of goods, interaction with the authorities.

\* **Константин Алексеевич Абдрахманов**, кандидат исторических наук, Оренбургский государственный педагогический университет, Оренбург, Россия, e-mail: [kostya.abdrakhmanov@mail.ru](mailto:kostya.abdrakhmanov@mail.ru)  
**Konstantin Alekseevich Abdrakhmanov**, Candidate of Historical Sciences, Orenburg State Pedagogical University, Orenburg, Russia, e-mail: [kostya.abdrakhmanov@mail.ru](mailto:kostya.abdrakhmanov@mail.ru)

*The article has been received by the editor on 11.01.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** В работе анализируется участие оренбургского купечества в организации судоходного движения по рекам губернии во второй половине XIX – начале XX в. Эта деловая активность рассматривается как составная часть трудовой повседневности предпринимателей, так как напрямую связана с широким кругом задач, решавшихся в процессе их профессиональной деятельности. Предпринимателям необходимо было получить разрешение губернских властей, подготовить наиболее технически выполнимый и финансово демократичный проект и устоять в конкурентной борьбе за право воплощения в жизнь перспективных инфраструктурных решений. Отсутствие внутрирегионального железнодорожного сообщения, низкое качество сухопутных трасс, не допускавшее круглогодичное применение гужевого транспорта, делали водные артерии наиболее эффективными каналами транспортировки купеческих товаров. Основным препятствием для запуска полноценного пароходного движения стало то, что на территории Оренбургского края не было крупных глубоких рек, которыми славилась соседние регионы – Сибирь, Казанская и Астраханская губернии. Предпринятое некоторыми купцами исследование дна Урала показало, что на отдельных участках при проведении дноуглубительных работ главная река Оренбуржья могла быть приспособлена для движения достаточно крупных судов с паровым двигателем. Решение этой задачи требовало от коммерсантов значительных капиталовложений, покрыть которые в кратчайший срок можно было только при поддержке местной администрации. Поэтому отдельные предприниматели просили генерал-губернатора о закреплении за ними ряда льгот, позволяющих возместить все издержки за минимальный период времени. Организация пароходного движения по Уралу представлялась вполне осуществимой задумкой, а перевозить по реке товары и пассажиров планировали не только местные коммерсанты, но и купцы из других провинций империи. Однако гидрографические параметры рек Оренбуржья не позволили деловому сообществу сделать водный транспорт основным средством перемещения предметов торговли и пассажиров, так как свободно передвигаться по местным рекам могли только малоразмерные суда с мелкой осадкой.

**Ключевые слова:** реки Оренбуржья, судоходство по Уралу, водный транспорт, оренбургское купечество, доставка товаров, взаимодействие с властями.

*Статья поступила в редакцию 11.01.2022*

---

Специфика трудовых практик провинциального купечества второй половины XVIII – начала XX в. представляется относительно новым направлением исследовательских изысканий. Значительный вклад в разработку вопросов трудовой повседневности уральских предпринимателей дореформенной эпохи внесла Е.В. Бурлуцкая (Банникова)<sup>1</sup>. Анализ различных сфер профессиональной деятельности оренбургских пореформенных коммерсантов в контексте трудовой повседневности осуществлен в работах К.А. Абдрахманова<sup>2</sup>.

Что касается изучения особенностей эксплуатации купечеством водных путей сообщения, то в современной историографии имеется значительный пласт исследований, сформиро-

---

<sup>1</sup> Банникова Е.В. Деловая повседневность уральского дореформенного купечества // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13, № 3. С. 41–46; Банникова Е.В. Повседневная жизнь провинциального купечества (по материалам губерний Урала дореформенного периода). СПб., 2014.

<sup>2</sup> Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность предпринимателей из еврейской среды в Оренбургской губернии пореформенного периода // Клио. 2017. № 2 (122). С. 64–72; Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность оренбургского пореформенного купечества в сфере ярмарочной торговли // Самарский научный вестник. 2021. Т. 10, № 1. С. 245–252.

ванных на региональном материале. Особенно часто внимание авторов привлекает Сибирь как территория, где расположено большое количество судоходных рек. Решающую роль водных систем в интеграции национальных окраин империи в общероссийский экономический контур обозначила А.Ж. Габдулина: «Благодаря развитию водных путей во второй половине XIX века и распространению транспортных сетей, хотя незначительной на тот момент, постепенно сформировались условия для интеграции казахских торговых рынков, сыграв важную роль вовлечения Степного края в орбиту общероссийской экономики»<sup>3</sup>. Н.В. Обнорская подчеркнула значение судоходства для развития коммерческой деятельности купцов г. Рыбинска. По ее мнению, в силу развития грузоперевозок водным путем промышленность города была ориентирована в первую очередь на выпуск продукции, предназначенной для судостроения<sup>4</sup>. Об участии купечества и дворянства Уфимской губернии в деле становления судоходства по р. Белой во второй половине XIX в. говорится в статье Н.А. Коновалова<sup>5</sup>. Роль купечества в развитии сети водных коммуникаций в разных регионах России подчеркивается и в публикациях многих других современных авторов. Научные работы, освещающие опыт оренбургских купцов второй половины XIX – начала XX в. в деле коммерческого освоения водных систем своего региона, пока отсутствуют, что обуславливает актуальность данной статьи.

Основной группой источников, призванных продемонстрировать участие купцов в организации движения судов по рекам Оренбургской губернии в контексте их трудовой повседневности, служат неопубликованные деловые письма и прошения во властные структуры, составленные самими предпринимателями. Привлечение подобных материалов личного происхождения дает возможность ярко продемонстрировать действия конкретных лиц по изменению объективных условий под собственные нужды.

В первые десятилетия пореформенной эпохи, когда в России качество сухопутных дорог оставляло желать лучшего, а внедрение железнодорожного транспорта носило скорее экспериментальный, чем системный характер, водные артерии являлись основными магистралями для перевозки коммерческих грузов. Доминирующее положение водного транспорта, характерное для указанного периода, прокомментировал П.Г. Рындзюнский: «Учитывая, что в период, когда железнодорожного транспорта еще не было или он очень мало был распространен, можно считать, что речные перевозки охватывали наибольшую часть перевозимых для оптовой торговли грузов; гужом подвозились товары не столько в места их сбыта, сколько в места погрузки на речные суда»<sup>6</sup>.

Во второй половине XIX в. в тех регионах России, водные системы которых удовлетворяли необходимым для судоходства гидрографическим параметрам, представители торговой среды активно использовали весельные суда и пароходы для грузоперевозок. Наиболее востребованными у купеческого сообщества были идеально приспособленные для судоходства полноводные реки Сибири<sup>7</sup>. Водные просторы озера Байкал также вызвали интерес владельцев пароходных компаний<sup>8</sup>. Относительная близость Тихого океана и впадающих в него морей стимулировала сибирских коммерсантов организовывать крупные фирмы, ориентированные на морские перевозки. Например, кяхтинский купец первой гильдии М.Г. Шевелев

<sup>3</sup> Габдулина А.Ж. Основные тенденции развития судоходства на Иртыше и купеческой торговли во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2021. № 3 (72). С. 64.

<sup>4</sup> Обнорская Н.В. Роль ярославцев в волжской торговле в XIX в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. мат-лов четвертой междунар. науч. конф. (Нижний Новгород, 28–30 сентября 2017 г.). Нижний Новгород, 2018. С. 350.

<sup>5</sup> Коновалов Н.А. Первые бельские пароходовладельцы и их роль в создании на Белой регулярного пароходного сообщения // Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2020. Т. 34, № 1 (97). С. 69–77.

<sup>6</sup> Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России 1850–1880 гг. М., 1978. С. 12.

<sup>7</sup> Шахеров В.П. Речной транспорт Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. 2011. № 6-2. С. 188–192; Захаров В.П. Становление пароходства на Лене // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2017. № 1 (18). С. 32–38.

<sup>8</sup> Распопина А.А. Первые проекты организации пароходства на Байкале // Историко-экономические исследования. 2012. Т. 13, № 2–3. С. 63–84.

был владельцем нескольких пароходов, в начале 1880-х гг. курсировавших между тихоокеанскими портами России, Японии и Китая<sup>9</sup>. Коммерсант Шевелев зарабатывал деньги, в том числе сдавая свои суда в аренду государству. Характеристики р. Волги обеспечивали астраханским купцам возможность доставки товаров в пункты реализации и складские комплексы при помощи плавсредств<sup>10</sup>.

К неудовольствию местного купечества, Оренбургская губерния не располагала крупными реками, пригодными для судоходства на всем их протяжении. Поэтому, в отличие от сибирских и поволжских предпринимателей, южноуральские коммерсанты находились в менее выгодном положении при решении вопросов логистики. В 1866 г. в Оренбургский край по служебным делам из столицы прибыл подполковник М. Михайлов, который, добираясь до губернского центра, проехал через Бузулук, расположенный в соседней Самарской губернии. Из беседы с одним из здешних купцов петербуржец узнал, что отсутствие больших судоходных рек вблизи города существенно сдерживает развитие экономики населенного пункта и усложняет труд коммерсантов. «Вся беда, что судоходства нет. Самара и порядочная река, да сплавная, а не судоходная...», – размышлял о вопросах логистики житель Бузулука<sup>11</sup>. Это свидетельство позволяет понять, что трудовая деятельность оренбургских собратьев бузулукского коммерсанта проходила в аналогичных неблагоприятных условиях.

Вместе с тем речные системы были незаменимы для быстрой доставки большого объема тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Подобное положение вещей заставляло оренбургских купцов участвовать в приспособлении местных рек к торговому судоходству. Описывая внутрирегиональные пути сообщения Оренбургской губернии в границах до 1865 г., И.С. Билярский обратил внимание, что «при взгляде на карту Оренбургского края тотчас бросаются в глаза две географические знаменитости – это реки Урал и Белая с их притоками»<sup>12</sup>.

Наряду с купечеством губернские власти также интересовала перспектива открытия судоходства по Уралу как главной речной артерии Оренбуржья. Реализация подобного предприятия улучшила бы условия работы предпринимателей на внутреннем рынке и в разы увеличила бы его обороты. Начальник Оренбургской губернии Н.А. Крыжановский в 1876 г. писал министру путей сообщения К.Н. Посьету «о необходимости предоставления большему району пользоваться выгодами и удобством Оренбургско-Самарской железной дороги, а для этого в настоящее время важно и настоятельно устроить существующие в крае водные пути сообщения»<sup>13</sup>. Комплекс мероприятий по подготовке Урала к движению крупных судов, включавший дноуглубительные работы, разрушение подводных камней и т.д., требовал серьезных капиталовложений. Средства в необходимом объеме имелись у представителей частного бизнеса, поэтому руководство Оренбургской губернии рассчитывало на инициативу купцов при решении данной задачи. Аналогично смотрело на пути становления судоходства местное руководство и в Сибирском регионе. В.П. Шахеров отмечал, что «правительство неоднократно пыталось передать перевоз через Байкал в руки частных судовладельцев»<sup>14</sup>.

В 1878 г. Общество содействия русскому торговому мореходству направило в Министерство путей сообщения письмо, где обосновывалась экономическая и стратегическая целесообразность развертывания на р. Урал регулярных грузоперевозок<sup>15</sup>. Авторы послания обращали внимание на то, что запуск судоходного движения по Уралу в придачу к

<sup>9</sup> Иркутские губернские ведомости. 1880. № 52. 24 дек.

<sup>10</sup> Таркова Р.А. Внутригородские судовые перевозки и их социально-экономическое значение в конце XIX – начале XX в. (на примере г. Астрахани и Астраханской губернии) // Гуманитарные исследования. 2006. № 2. С. 86–91.

<sup>11</sup> Михайлов М. Оренбургские письма для желающих ознакомиться с Оренбургом, Орском, Троицком, Фортom Александровским и дорогою через Киргизскую степь до Форта № 1. СПб., 1866. С. 13.

<sup>12</sup> Билярский И.С. Пути сообщения в Оренбургском уезде // Справочная книжка Оренбургской губернии на 1870 год. Оренбург, 1870. С. 217.

<sup>13</sup> Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 21.

<sup>14</sup> Шахеров В.П. Развитие судоходного промысла в Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX вв. // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 2010. С. 227.

<sup>15</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 122.

уже построенной железной дороге между Оренбургом и Самарой может обеспечить значительный рост товарооборота, расширить номенклатуру и географию поставок. «Урал через Оренбургско-Самарскую железную дорогу соединяется с Волгой, то есть со всеми внутренними сообщениями. По Уралу могут быть отправлены в порты Каспия все товары, которые привозятся из Астрахани...», – говорилось в аналитическом тексте<sup>16</sup>.



*Переправа через Урал напротив набережной Оренбурга.  
Здание с дымовой трубой – первая городская электростанция. Открытие начала XX в.*

Понимая, что открытие полноценного пароходного сообщения по Уралу способно качественно преобразить их повседневный труд, решив транспортно-логистические проблемы и повысив доходность бизнеса, оренбургские купцы приступили к реализации судоходных проектов. В весенний период 1873 г. оренбургский коммерсант С.Е. Ванюшин просил генерал-губернатора утвердить его план, предполагавший сплав по Уралу муки, пшеницы, леса и других строительных материалов на участке от Оренбурга до Орска<sup>17</sup>. Для реализации этого замысла купец запрашивал пятилетний льготный период, в течение которого прочие представители делового сообщества не могли быть допущены к организации судоходства. Со своей стороны С.Е. Ванюшин был готов вложить собственные средства в расчистку и расширение русла Урала, а также провести дноуглубительные работы.

Гражданский губернатор Е.И. Зенгбуш увидел в просьбе Ванюшина монопольные притязания, угрожавшие рыночным основам становления судоходства на Урале. Высокопоставленный чиновник уведомил Н.А. Крыжановского, что этот находчивый предприниматель, «пользуясь данной ему монополией, уничтожит всякую конкуренцию с ним как по сплаву хлеба, так и, в особенности, леса...»<sup>18</sup>. В итоге запрос С.Е. Ванюшина не был поддержан губернской администрацией.

Через несколько лет с прошением об утверждении за ним ряда льгот в случае успешной реализации судоходного проекта к оренбургскому руководству обратился потомственный почетный гражданин, купец 1-й гильдии Михаил Ефимович Мякинков. В 1875 г. он просил разрешение на устройство буксирно-пассажирского пароходства по Уралу в направлении Нижнеуральск–Орск<sup>19</sup>. В прошении предпринимателя содержится детальное обоснование важности предприятия и правомерность желаний преференций: «...Судоходство по Уралу

<sup>16</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 122.

<sup>17</sup> Там же. Д. 14376. Л. 4.

<sup>18</sup> Там же. Л. 4 об.

<sup>19</sup> Там же. Д. 14450. Л. 8.

было бы весьма полезно для преуспевания края, и реку можно было бы приспособить для этой цели, если не пожалеть затратить значительный капитал. Предвидя возможность учредить пароходное буксирно-пассажирское движение по Уралу в обозначенном выше участке, я не остановился бы перед такими затратами, лишь бы при успехе предприятия иметь гарантию в том, что другие не воспользуются плодами моих усилий. Поэтому я желал бы получить привилегию сроком на двенадцать лет на исключительное право пароходства по реке Урал от города Нижнеуральска до Орска и выше по верховьям реки»<sup>20</sup>.

Кроме искусственного вне рыночного отстранения конкурентов от выбранного купцом сектора инвестиций, М.Е. Мякинков просил региональные власти о налоговом иммунитете по отношению к объектам недвижимости, возведение которых требовалось при подготовке судоходного движения. Коммерсант акцентировал внимание на адекватности своего запроса, объясняя, что не требует «от правительства никакого пособия, и единственно, что желал бы получить, то это право устраивать пристани и склады в городах и селениях без особой платы в городской доход»<sup>21</sup>. Сроки реализации проекта самим коммерсантом определялись в два года. Неисполнение купцом взятых на себя обязательств влекло ликвидацию монополии и открывало доступ к перспективному замыслу другим коммерсантам<sup>22</sup>. Настойчивая просьба купцов С.Е. Ванюшина и М.Е. Мякинкова вложить средства в проект только при гарантии отсутствия конкурентов и стопроцентного выхода на прибыль в короткий срок как нельзя лучше подтверждает характеристику оренбургского делового сообщества, предложенную А. Алекторовым: «...только тогда торговал оренбургский купец, когда была прибыль с рубля – пять»<sup>23</sup>.

Представители делового мира Верхнеуральска не оценили стремление Мякинкова получить эксклюзивные права на эксплуатацию водного пути и сопутствующей инфраструктуры. Несколько верхнеуральских купцов объединили свои усилия, чтобы предотвратить утверждение за М.Е. Мякинковым монопольных прав на содержание судов. В канцелярию генерал-губернатора стали поступать письма от представителей торгового сословия Верхнеуральска, содержавшие аргументы против замысла оренбургского купца.

Известный верхнеуральский купец Николай Петрович Рытов опровергал слова оренбуржца о возможности движения крупных судов на указанном отрезке Урала: «Река Урал от города Верхнеуральска до станицы Кизильской не может быть судоходной, потому что, во-первых, на этом пространстве имеется шесть водяных мукомольных мельниц, снабжающих размолотым хлебом казаков всего Верхнеуральского уезда и части Орского, и в числе этих шести мельниц устроенная мною при поселке Янгельском крупчатая, стоящая мне до 60-ти тысяч рублей, и во-вторых, от города Верхнеуральска до станицы Кизильской река Урал по маловодности своей не может быть приспособлена к судоходству»<sup>24</sup>. Как уже говорилось, купец Н.П. Рытов был одним из богатейших людей Верхнеуральска. Кроме упомянутой мельницы, ему принадлежал винокуренный завод, запущенный в 1863 г., на котором производились вино, водка, ликеры и наливки<sup>25</sup>.

Поддержал земляка другой житель Верхнеуральска – купец 2-й гильдии Н.М. Федоров. «Мне сделалось известным, что купец Мякинков ходатайствует об отдаче ему одному права судоходства по реке Уралу от Верхнеуральска до Нижнеуральска с обязательством расчистки русла реки за свой счет. Но как нынешней весной купец Рытов без всякой расчистки сплавил барку с крупчаткой от станицы Кизильской до города Орска, следовательно, на пути этом нет никаких препятствий, которые составляли бы уважительное основание к отдаче купцу Мякинкову монополии судоходства по реке Урал...», – писал Н.А. Крыжановскому купец Федоров<sup>26</sup>.

<sup>20</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 122.

<sup>21</sup> Там же. Л. 12.

<sup>22</sup> Там же. Л. 11 об.

<sup>23</sup> Цит. по: Широкина Г. Эхо Голубиной слободы // Вечерний Оренбург. 2008. 2 июля.

<sup>24</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 30.

<sup>25</sup> Игнатьев Р.Г. Верхнеуральск // Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Оренбург, 1865. С. 122–123.

<sup>26</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 31–31 об.

Не остался в стороне и верхнеуральский купец 2-й гильдии Тимофей Григорьевич Крюков. Коммерсант сообщал руководству губернии, что «многие из местных жителей в ладьях, небольшим капиталом, без боязни предполагают сплавать свои местные произведения, что повысит цену в местах выработки и понизит существующую цену на местах доставки, чего не может быть при монополии сплава по реке Урал»<sup>27</sup>. Здесь Крюков имел в виду, что в случае доставки товаров в пункты реализации собственными силами производителя прибыль торговцев может вырасти даже при сниженной цене для конечного потребителя. Далее автор письма обозначил, что «сплав леса по рекам Кизилу и Уралу существует около тридцати лет, и до сего дня затрат на усовершенствование никаких не требовалось...»<sup>28</sup>.

Представленный материал позволяет понять, что «внутрицеховая» конкуренция являлась важной составляющей повседневных трудовых практик предпринимателей. Верхнеуральские коммерсанты всеми силами стремились не допустить единоличного освоения М.Е. Мякинковым одного из немногих пригодных для судоходства участков Урала. В свою очередь, оренбургский купец пытался добиться монопольного положения в сфере пассажиро- и грузоперевозок по воде, что, безусловно, увеличило бы его состояние и позволило бы диктовать свои условия другим участникам рынка.

Летом 1877 г. оренбургский гражданский губернатор Е.И. Зенгбуш докладывал Н.А. Крыжановскому: «По собранным мною данным, река Урал действительно, как объясняют верхнеуральские купцы Рытов, Федоров и Крюков, не требует особых затрат на приспособление к судоходству...»<sup>29</sup>. Далее в донесении чиновника говорится об успехах верхнеуральских купцов в деле организации сплава по Уралу различных товаров: «...груз каждой барки был от 3-х до 7-и тысяч пудов, на сумму более 46-и тыс. рублей, и они дошли до Оренбурга в продолжении от одного до полутора месяцев, не встречая особых препятствий, кроме задержания противным ветром, следовательно судоходство по реке Уралу в раннюю пору весны возможно без каких-либо приспособлений»<sup>30</sup>.

Достоверность этих сведений подтверждает письмо оренбургского купца 1-й гильдии П.Е. Ванюшина, который состоял членом Общества содействия русской промышленности и торговле. Предприниматель писал: «В 1871 году мною была исследована р. Урал от Кизильской станицы до Орской и далее до Оренбурга, результатом такого исследования оказалось, что р. Урал вполне судоходна»<sup>31</sup>. Для того чтобы убедиться на практике в реальности отправки тяжеловесных грузов по Уралу, купец Ванюшин не замедлил осуществить сплав своих товаров. «...Летом 1872 года нашим торговым домом впервые снаряжено было девять барок и погружено в Березовской станице, в 120 верстах от Орска, пшеницей кубанкой; барки благополучно прибыли в Уральск»<sup>32</sup>. Ориентируясь на эти сведения, оренбургский генерал-губернатор предложил купцам Рытову, Федорову и Крюкову «устроить постоянное сообщение пароходами верховьев Урала с Оренбургом и Нижнеуральском»<sup>33</sup>. Внезапная смерть в 1877 г. купца Т.Г. Крюкова повлияла на решение оставшихся двух коммерсантов отказаться от реализации этого плана.

Понимая, что идея обустройства сплавного и пароходного движения по Уралу в коммерческих целях находит отклик в деловой среде региона и за возможность практического воплощения замысла разгорелась конкурентная борьба, Н.А. Крыжановский в 1878 г. заявил, «что таким правом может воспользоваться каждый»<sup>34</sup>. Желая опередить других претендентов, оренбургские купцы братья Ванюшины, несмотря на первоначальный отказ администрации края выдать им разрешение на развитие внутреннего судоходства, поспешили представить новый бизнес-проект. Прошлый неудачный опыт переговоров с губернскими

<sup>27</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 32 об.

<sup>28</sup> Там же. Л. 33.

<sup>29</sup> Там же. Л. 39.

<sup>30</sup> Там же. Л. 39 об.

<sup>31</sup> Там же. Л. 95.

<sup>32</sup> Там же. Л. 95 об.

<sup>33</sup> Там же. Л. 42.

<sup>34</sup> Там же. Л. 95 об.

властями заставил просителей отказаться от требования каких-либо льгот. Веря в успех, коммерсанты уже успели приобрести небольшой плоскодонный пароход. Технические и габаритные параметры плавсредства были следующими: «...пароход будет иметь машину высокого давления в 25 сил, длина парохода пятнадцать сажен, ширина семь аршин и глубина в воде четырнадцать вершков, при пароходе будет 8 барок»<sup>35</sup>. Маршрут движения предполагал, что «пароход первоначально будет следовать от Оренбурга до Уральска, а если уровень воды в реке Урал позволит, то до Орска и обратно»<sup>36</sup>. На этот раз решение Н.А. Крыжановского было положительным, и Министерство путей сообщения также проявило интерес к предприятию Ванюшиных, подтвердив, что «находит учреждение этого пароходства крайне полезным, тем более что учредители изъявили готовность подчиниться всем необходимым для правильного сообщения условиям»<sup>37</sup>.

Подготовленный к первому плаванию пароход был назван «Николай Крыжановский» в честь генерал-губернатора, благосклонно принявшего замысел Ванюшиных. Отплывший из Оренбурга в 1879 г. пароход сумел пройти только до Илека (около 130 км), так как уральские казаки не пропустили его дальше. Станичники были уверены, что оснащенное паровым двигателем судно навредит экосистеме Урала, нанесет ущерб рыбному промыслу казаков. Они даже угрожали обстрелять пароход, если экипаж продолжит движение дальше<sup>38</sup>. Получается, что на трудовую повседневность оренбургских купцов оказывали сильное влияние интересы отдельных профессиональных групп региона. Сопrotивление проекту со стороны такой многочисленной категории населения, как казачество, привело к остановке нужного для развития инфраструктуры предприятия.

Окупаемость и реальность проекта пароходного движения по Уралу подтверждает тот факт, что интерес к нему проявляли купцы из других городов империи, уже имевшие опыт в организации подобного рода начинаний. Купец из Симбирска Павел Михайлович Куперин просил генерал-губернатора о разрешении «открыть пароходство для перевозки пассажиров, товаров и грузов по реке Уралу от города Уральска до г. Орска, и, если я нашел бы возможным, и до Верхнеуральска»<sup>39</sup>. К тому же иногородний предприниматель не требовал для себя каких-либо льгот. Генерал-губернатор Н.А. Крыжановский подтвердил право Куперина участвовать в запуске пароходного движения по Уралу, однако последний в силу неизвестных причин так и не приступил к воплощению этого плана.

Другой водной артерией, которую оренбургские купцы и горнозаводчики крайне ограниченно использовали в коммерческих целях, была река Белая. Эта река до 1865 г. протекала по территории Оренбургского и Самарского генерал-губернаторства, а впоследствии осталась на землях Уфимской губернии. В процессе изучения русла, дна и берегов реки выяснилось, что «приспособление реки Белой к судоходству, составляя значительные издержки, не может принести существенной пользы для здешнего края, и едва ли удобоисполнимо...»<sup>40</sup>. В октябре 1869 г. троицкий уездный исправник уведомил оренбургского гражданского губернатора К.Н. Боборыкина об отсутствии у троицких коммерсантов интереса к этому водному маршруту: «При совещании моем с некоторыми лицами троицкого купечества, отправляющими свои товары во внутрь России, относительно направления их вместо Златоуста на Верхнеуральск, при условии приспособления к судоходству реки Белой, я не встретил ни в ком сочувствия в пользу последнего предложения...»<sup>41</sup>.

В письме троицкого чиновника была сформулирована главная проблема, объясняющая отказ местных купцов от использования Белой в качестве водного маршрута для своих товаров: «...по отзыву купечества, при направлении товаров на Верхнеуральск, отстоящий от

<sup>35</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 71.

<sup>36</sup> Там же.

<sup>37</sup> Там же. Л. 79.

<sup>38</sup> И по Уралу ходили пароходы [Электронный ресурс] // Бердская слобода. URL: <https://berdska.sloboda.ru/paroxody/> (дата обращения: 27.12.2021).

<sup>39</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 43.

<sup>40</sup> ОГАОО. Ф. 10. Оп. 9. Д. 23. Л. 21.

<sup>41</sup> Там же. Л. 28.

Троицка на 175 верст, для сплава затем по реке Белой представляется первое и главное затруднение в приискании возчиков для доставления товаров на приемный пункт...»<sup>42</sup>. Проблема с логистикой была не единственным серьезным недостатком этой реки. Движение по Белой было сопряжено с угрозой потери судов, грузов и людей, так как река на определенных участках была очень извилистой и бурной. Утрата плавсредств, товаров и даже гибель людей, сопровождающих речные караваны, ежегодно отмечалась на этой реке. В реестре потерь с 1862 по 1869 г. указано: в 1862 г. утонуло барок – 1 шт., людей – 1 чел.; в 1863 г. барок – 4, людей – 1; в 1864 г. – «весь караван не выплыл»; в 1865 г. барок – 1, людей – 3; в 1866 г. барок – 2, людей – 1; в 1867 г. барок – 2, людей – 1; в 1868 г. утонул один человек, а в 1869 г. – одно транспортное судно<sup>43</sup>.

Администрация металлургических Авзяно-Петровских заводов сообщала К.Н. Боборыкину, что превратить Белую в безопасный и быстрый водный путь, востребованный у купцов любого достатка из разных отраслей коммерции, можно только при условии вхождения в проект отчаянных авантюристов от бизнеса, морально готовых к серьезным издержкам и даже полной потере имущества. В свою очередь, этот «подвиг первопроходцев», по словам заводского начальства, должен был привлечь интерес той категории делового сообщества, которая обладала очень большими капиталами. «Какие опасности представляет Белая для промышленников с ограниченными средствами: она поглощает безвозвратно последние их деньги, а разработка естественных и разнообразных богатств края ожидает на первых порах именно таких людей. За ними уже пойдут и более солидные капиталисты», – заключил управляющий Авзяно-Петровскими заводами<sup>44</sup>. Судя по всему, объем работ по организации сплава различной продукции по р. Белой был слишком велик и дорог, а результат абсолютно непредсказуем, так как авантюристов, способных пойти на значительный риск, среди оренбургских купцов так и не нашлось.

Опираясь на вышесказанное, можно понять, что наличие в Оренбуржье водных систем, вполне пригодных для судоходства, нисколько не облегчало местным купцам задачу выхода на общероссийский рынок, так как использовать имеющиеся водные магистрали для доставки товаров в другие регионы империи было практически невозможно. Несмотря на все эти трудности, наследники оренбургского купца 1-й гильдии Махмута Хусаинова<sup>45</sup> решили опереться на опыт астраханских торговцев, привозивших свои товары водным путем прямо в пункты хранения и реализации внутри городской черты<sup>46</sup>. Доставку товаров планировали осуществлять по притоку Урала – Сакмарю. Размеры и глубина этой реки не подходили для движения крупных судов, но сплав леса по ней производился регулярно, поэтому для его приемки была оборудована специальная пристань<sup>47</sup>.

В 1913 г. официальный представитель потомков татарского купца М.Г. Хусаинова, управляющий их именем «Тевкелево» – потомственный почетный гражданин Исхак Мустафич Казаков просил оренбургского губернатора Н.А. Сухомлинова «о разрешении доверителям его совершать по реке Сакмарю от Сеитовского посада до железнодорожного моста на р. Урал платные рейсы на плоскодонных пароходах и грузовых плоскодонных баркасах (на буксире)»<sup>48</sup>. Территория владения Хусаиновых представляла собой складской комплекс, куда для хранения и дальнейшего распределения по оптово-розничным пунктам сбыта, находившимся в Оренбурге, поступала скоропортящаяся продукция садоводства и бахчеводства, принадлежавшая другим коммерсантам. Неся юридическую и финансовую

<sup>42</sup> ОГАОО. Ф. 10. Оп. 9. Д. 23. Л. 28–28 об.

<sup>43</sup> Там же. Л. 38.

<sup>44</sup> Там же. Л. 40.

<sup>45</sup> ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 1.

<sup>46</sup> Таркова Р.А. Внутригородские судовые перевозки и их социально-экономическое значение в конце XIX – начале XX в. (на примере г. Астрахани и Астраханской губернии) // Гуманитарные исследования. 2006. № 2. С. 86–91; Имашева М.М. Гостиные дворы Астрахани в конце XVIII – первой половине XIX века как форма предпринимательства персидских купцов // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2015. № 1 (31). С. 145–149.

<sup>47</sup> ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14568. Л. 8.

<sup>48</sup> ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 1.

ответственность за условия хранения товара, владельцы складов решили обеспечить удобную систему вывоза арбузов, дынь, а также ряда овощей и фруктов из мест хранения к точкам реализации.

В послании руководителю Оренбуржья подчеркивалось неудовлетворительное состояние сухопутных трасс региона. Проситель указывал на то, что придание торговому маршруту облика проезжего тракта ограничилось лишь расчисткой территории от лесных насаждений. «Такая дороговизна доставки вследствие неустройства путей; дорога здесь тянется по лесистой местности, на которой только лишь корчевали пни, поэтому всюду здесь видны глубокие колеи и ямы, залитые, особенно в дождливую осеннюю пору, сплошной грязью. Вот по таким путям ежегодно – осенью производится перевозка в город сотни тысяч пудов сельскохозяйственных продуктов в различных видах», – констатировал управляющий Хусаиновых<sup>49</sup>.

И.М. Казаков сообщал руководителю Оренбургского края, что проблемы с транспортировкой скоропортящейся продукции приводят к крупным убыткам и удорожанию товара: «Доставка продуктов из Тевкелева в Оренбург оценивается от 2 до 3 руб. за воз при благоприятной погоде, а в дождливую осеннюю пору цена доходит до 5 рублей и дороже»<sup>50</sup>. Сложность с доставкой товаров приводила к их удорожанию на месте сбыта. «При том благодаря дороговизне доставки все эти продукты продаются на рынке в Оренбурге на 10 или 12 коп. дороже на пуд»<sup>51</sup>.

К тому же перед предпринимателями стояла проблема поиска рабочей силы для перевозки имущества. Судя по письму И.М. Казакова, отказ занимающихся извозным промыслом лиц взяться за эту работу приводил к утрате больших партий товара. «Печальнее всего еще то обстоятельство, что за невозможностью иной раз подыскать возчиков пропадает на месте немало продуктов: так, в нынешнем [1913. – К. А.] году пропала масса овощей, пропали арбузы и дыни – более 100 000 штук. Если перевозка из Тевкелева в Оренбург производилась бы при более или менее сносных условиях, то и цены на рынке предметов первой необходимости, например, на овощи могли бы значительно понизиться», – обрисовал ситуацию купеческий управляющий<sup>52</sup>. В представленном источнике отсутствуют конкретные показатели средней цены на арбузы и дыни в указанное время, но стоит добавить, что бахчевые культуры традиционно считались одними из самых дешевых товаров на рынках пореформенного Оренбуржья. Один из гостей губернской столицы в середине 60-х гг. XIX в. обратил внимание на низкую стоимость арбузов: «Что же после этого на поверку здесь дешево? Арбузы, воз которых (до 100 штук) стоит от одного до пяти рублей...»<sup>53</sup>. Как видно из привлеченного материала, письма, составленные выходцем из деловой среды, определяют ряд конкретных объективных условий трудовой повседневности людей, занятых в коммерческой деятельности. В данном случае на удобство ведения дел существенно влияло качество дорог и проблемы с поиском возчиков для доставки товара.

Из канцелярии губернатора это ходатайство было перенаправлено для дальнейшего рассмотрения в Оренбургскую городскую думу. Орган городского самоуправления счел необходимым пойти навстречу просителям, при этом возложив на последних заботу о строительстве новых мостов через Сакмару. «Выслушав доклад, Городская дума определила удовлетворить ходатайство Хусаиновых, поручив Городской управе оказать им в пределах возможности содействие в соглашении с контрагентами по постройке мостов, с тем, что по окончании контрактного срока Хусаиновы должны войти с городом в соглашение относительно устройства новых мостов», – отмечается в решении гласных думы<sup>54</sup>.

К сожалению, результат этого предприятия не зафиксирован в материалах архива, но, учитывая, что муниципальные власти приняли положительное решение, и зная о финансо-

<sup>49</sup> ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 2.

<sup>50</sup> Там же.

<sup>51</sup> Там же.

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Михайлов М. Оренбургские письма... С. 30.

<sup>54</sup> ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 2.

вых возможностях татарских купцов, можно предположить, что транспортировка продуктов по Сакмаре все-таки осуществлялась. Что касается уровня доходов этой торговой династии, то Хусаиновы в 1880-е гг. – начале XX в. были одними из самых богатых купцов г. Оренбурга и всего региона. Например, на счетах А.Г. Хусаинова в оренбургском филиале Волжско-Камского банка в 1891 г. находилась сумма в 1 368 986 руб.<sup>55</sup> Больше средств зафиксировано только на счете купца А.И. Зарывнова – 1 776 891 руб.<sup>56</sup>

Завершая исследование, можно сказать, что паровое судоходство по Уралу так и не приобрело массового характера. Теплоходы местных промышленников могли переправлять крупные партии товаров в границах Оренбуржья только на определенных участках и в подходящий сезон года. В конце XIX – начале XX в. объемы перевозимых грузов постоянно росли, а сложное техническое оборудование, предназначенное для оснащения передовых промышленных предприятий, отличалось большими габаритами и весом, поэтому малогабаритные пароходы с мелкой осадкой уже не справлялись с транспортными задачами. В свою очередь, размеры водных артерий Оренбургского края не позволяли наладить движение более крупных судов. Например, Сакмара была пригодна для сплава грузов только на баржах, плотках и плоскодонных весельных средствах. Негативное восприятие казачеством достижений научно-технической мысли также повлияло на решимость купцов вкладывать средства в подобное предприятие. Также мешала организации судоходства излишняя осторожность самих коммерсантов. Потенциальные инвесторы в инфраструктуру не хотели рисковать солидными средствами, поэтому в погоне за гарантией прибыли они постоянно просили региональные власти о налоговых льготах или о монопольном праве на определенный период. С уверенностью можно сказать, что наличие регулярного судоходства по рекам Оренбургской губернии оказало бы положительное влияние на трудовую повседневность купечества, ускорив и упростив доставку товаров до конечного потребителя, что позволило бы снизить их отпускную стоимость и в итоге привлечь большее количество клиентов.

### Литература

Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность предпринимателей из еврейской среды в Оренбургской губернии пореформенного периода // Клио. 2017. № 2 (122). С. 64–72.

Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность оренбургского пореформенного купечества в сфере ярмарочной торговли // Самарский научный вестник. 2021. Т. 10, № 1. С. 245–252.

Банникова Е.В. Деловая повседневность уральского дореформенного купечества // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13, № 3. С. 41–46.

Банникова Е.В. Повседневная жизнь провинциального купечества (по материалам губерний Урала дореформенного периода). СПб.: Полторак, 2014. 439 с.

Белярский И.С. Пути сообщения в Оренбургском уезде // Справочная книжка Оренбургской губернии на 1870 год. Оренбург: Губернская типография, 1870. С. 217–235.

Габдулина А.Ж. Основные тенденции развития судоходства на Иртыше и купеческой торговли во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2021. № 3 (72). С. 63–71.

Захаров В.П. Становление пароходства на реке Лене // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2017. № 1 (18). С. 32–38.

Игнатьев Р.Г. Верхнеуральск // Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Оренбург: Губернская типография, 1865. С. 103–132.

Имашева М.М. Гостиные дворы Астрахани в конце XVIII – первой половине XIX века как форма предпринимательства персидских купцов // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2015. № 1 (31). С. 145–149.

И по Уралу ходили пароходы [Электронный ресурс] // Бердская слобода. URL: <https://berdskasloboda.ru/paroxody/> (дата обращения: 27.12.2021).

<sup>55</sup> Роднов М.И. Предпринимательская элита Оренбурга на рубеже 1880–1890-х годов // *Magistra Vitae*: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2020. № 2. С. 11.

<sup>56</sup> Там же.

Коновалов Н.А. Первые бельские пароходовладельцы и их роль в создании на Белой регулярного пароходного сообщения // Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2020. Т. 34, № 1 (97). С. 69–77.

Михайлов М. Оренбургские письма для желающих ознакомиться с Оренбургом, Орском, Троицком, Фортom Александровским и дорогою через Киргизскую степь до Форта № 1. СПб.: Тип. Н. Тибленаиком., 1866. 110 с.

Обнорская Н.В. Роль ярославцев в волжской торговле в XIX в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. мат-лов четвертой междунар. науч. конф. (Нижний Новгород, 28–30 сентября 2017 г.). Нижний Новгород, 2018. С. 349–356.

Распопина А.А. Первые проекты организации пароходства на Байкале // Историко-экономические исследования. 2012. Т. 13, № 2–3. С. 63–84.

Роднов М.И. Предпринимательская элита Оренбурга на рубеже 1880–1890-х годов // *Magistra Vitae*: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2020. № 2. С. 7–15.

Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России 1850–1880 гг. М.: Наука, 1978. 298 с.

Таркова Р.А. Внутригородские судовые перевозки и их социально-экономическое значение в конце XIX – начале XX в. (на примере г. Астрахани и Астраханской губернии) // Гуманитарные исследования. 2006. № 2. С. 86–91.

Шахеров В.П. Развитие судоходного промысла в Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX вв. // Иркутский историко-экономический ежегодник: сб. ст. Иркутск, 2010. С. 226–229.

Шахеров В.П. Речной транспорт Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. 2011. № 6-2. С. 188–192.

Широкина Г. Эхо Голубиной слободы // Вечерний Оренбург. 2008. № 27. 2 июля.

### References

Abdrakhmanov, K.A. (2017). *Trudovaya povsednevnost' predprinimateley iz evreyskoy sredy v Orenburgskoy gubernii poreformennogo perioda* [Everyday Business Activity of Jewish Merchants in the Orenburg Region During the Post-Reform Period]. In *Klio*. No. 2 (122), pp. 64–72.

Abdrakhmanov, K.A. (2021). *Trudovaya povsednevnost' orenburgskogo poreformennogo kupechestva v sfere yarmarochnoy trgovli* [Everyday Business Activity of Orenburg Post-Reform Merchants Engaged in Trade at Fairs]. In *Samarskiy nauchnyy vestnik*. Vol. 10, no. 1, pp. 245–252.

Bannikova, E.V. (2011). *Delovaya povsednevnost' ural'skogo doreformennogo kupechestva* [Everyday Business Life of the Pre-Reform Ural Merchants]. In *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiyskoy akademii nauk*. Vol. 13, no. 3, pp. 41–46.

Bannikova, E.V. (2014). *Povsednevnyaya zhizn' provintsial'nogo kupechestva (po materialam guberniy Urala doreformennogo perioda)* [Everyday Life of Provincial Merchants (Based on Materials of Ural Governorates of the Pre-Reform Period)]. St. Petersburg, Poltorak. 439 p.

Bilyarskiy, I.S. (1870). *Puti soobshcheniya v Orenburgskom uezde* [Transport Routes in the Orenburg Uezd]. In *Spravochnaya knizhka Orenburgskoy gubernii na 1870 god*. Orenburg, pp. 217–235.

Gabdulina, A.Zh. (2021). *Osnovnye tendentsii razvitiya sudokhodstva na Irtyshe i kupecheskoy trgovli vo vtoroy polovine XIX – nachale XX vv.* [The Main Trends in the Development of Shipping in the Merchant Trade in the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. In *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. No. 3 (72), pp. 63–71.

Ignat'ev, R.G. (1865). *Verkhneuralsk* [Verkhneuralsk]. In *Pamyatnaya knizhka Orenburgskoy gubernii na 1865 god*. Orenburg, pp. 103–132.

Imasheva, M.M. (2015). *Gostinye dvory Astrakhani v kontse XVIII – pervoy polovine XIX veka kak forma predprinimatel'stva persidskikh kuptsov* [Astrakhan Guest Courts at the End of 18<sup>th</sup> – First Half of 19<sup>th</sup> as a Form of Entrepreneurship of Persian Merchants]. In *Vektor nauki Tolyatinskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 1 (31), pp. 145–149.

I po Uralu khodili parokhody [And There Were Steamships in the Urals]. In *Berdsкая slo-boda*. URL: <https://berdskasloboda.ru/paroxody/> (date of access 27.12.2021).

Konovalov, N.A. (2020). Pervye bel'skie parokhodovladel'tsy i ikh rol' v sozdanii na Beloy regul'yarnogo parokhodnogo soobshcheniya [First Steamship Owners on the Belaya River and Their Role in Establishing Regular Steam Navigation on the Belaya River]. In *Vestnik Akademii nauk Respubliki Bashkortostan*. Vol. 34, no. 1 (97), pp. 69–77.

Mikhaylov, M. (1866). *Orenburgskie pis'ma dlya zhelayushchikh oznakomitsya s Orenburgom, Orskom, Troitskom, Fortom Aleksandrovskim i dorogoyu cherez Kirgizskuyu step' do Forta № 1* [Orenburg Letters for Those Who Want to Learn about Orenburg, Orsk, Troitsk, Fort Alexandrovsky and the Way Through the Kyrgyz Steppe to Fort 1]. St. Petersburg, Tip. N. Tibleinaikom. 110 p.

Obnorskaya, N.V. (2018). Rol' yaroslavl'tsev v volzhskoy torgovle v XIX v. [The Role of the Yaroslavl Dwellers in the Volga Trade in the 19<sup>th</sup> Century]. In *Torgovlya, kupechestvo i tamozhen-noe delo v Rossii v XVI–XIX vv. Sbornik materialov chetvertoy mezhdunarodnoy nauchnoy konfe-rentsii*. Nizhniy Novgorod, pp. 349–356.

Raspopina, A.A. (2012). Pervyye proekty organizatsii parokhodstva na Baykale [First Projects of Steam Navigation on Baikal]. In *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. Vol. 13, no. 2–3, pp. 63–84.

Rodnov, M.I. (2020). Predprinimatel'skaya elita Orenburga na rubezhe 1880–1890-kh godov [Entrepreneurial Elite of Orenburg at the Turn of the 1880s–1890s]. In *Magistra Vitae: elektronnyy zhurnal po istoricheskim naukam i arkheologii*. No. 2, pp. 7–15.

Ryndzunskiy, P.G. (1978). *Utverzhdenie kapitalizma v Rossii 1850–1880 gg.* [The Establish-ment of Capitalism in Russia in 1850–1880]. Moscow, Nauka. 298 p.

Tarkova, R.A. (2006). Vnutrigorodskie sudovye perevozki i ikh sotsial'no-ekonomicheskoe znachenie v kontse XIX – nachale XX v. (na primere g. Astrakhani i Astrakhanskoj gubernii) [Intra-City Ship Transportation and Its Socio-Economic Significance in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century (by the Example of Astrakhan and Astrakhan Province)]. In *Gumanitarnye issledovaniya*. No. 2, pp. 86–91.

Shakherov, V.P. (2010). Razvitie sudokhodnogo promysla v Vostochnoy Sibiri v XVIII – per-voy polovine XIX vv. [The Development of the Shipping Industry in Eastern Siberia in the 18<sup>th</sup> – First Half of the 19<sup>th</sup> Centuries]. In *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*. Irkutsk, pp. 226–229.

Shakherov, V.P. (2011). Rechnoy transport Vostochnoy Sibiri v XVIII – pervoy polovine XIX veka [River Transport of Eastern Siberia in the 18<sup>th</sup> – the First Half of the 19<sup>th</sup> Centuries]. In *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie*. No. 6-2, pp. 188–192.

Shirokina, G. (2008). Ekho Golubinoy slobody [The Echo of the Pigeon Settlement]. In *Vecherniy Orenburg*. No. 27. July 2.

Zakharov, V.P. (2017). Stanovlenie parokhodstva na reke Lene [Formation of Shipping on the River Lena]. In *Severo-Vostochnyy gumanitarnyy vestnik*. No. 1 (18), pp. 32–38.

А.Е. Гончаров\*

**АДМИРАЛ С.О. МАКАРОВ  
И КАРСКИЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПЕРВАЯ ПОПЫТКА  
ОРГАНИЗОВАТЬ ЛЕСОЭКСПОРТ С ЕНИСЕЯ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-5  
УДК 94(323.328)(093)"17/18"

*Выходные данные для цитирования:*  
Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесоэкспорт с Енисея // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

A.E. Goncharov\*

**ADMIRAL S.O. MAKAROV  
AND THE KARA SEA ROUTE: ORGANIZING TIMBER  
EXPORTS FROM THE YENISEI RIVER**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-5

*How to cite:*  
Goncharov A.E. Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: Organizing Timber Exports from the Yenisei River // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 62–76. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>]

**Abstract.** Stepan Osipovich Makarov is inextricably linked with the history of the development of the Arctic, and, first of all, with the construction of the first polar icebreaker Ermak and the idea of using the icebreaker for scientific research in high latitudes. Makarov obtained a reputation not only as a polar scientist, but also as a champion of Russia's national interests in the Arctic. It is not surprising that both domestic and foreign researchers oppose Makarov to his contemporaries, in particular to the English captain Joseph Wiggins. And if in domestic literature – Makarov acts as a defender of Russian national interests in the Arctic, then in foreign works – Makarov acts as an opponent of the commercial development of the Northern Sea Route on the principles of free trade. However, it is often overlooked that the Ermak icebreaker was planned by Makarov primarily for use in the Kara Sea on the Novaya Zemlya line - the mouths of the Ob and Yenisei. Moreover, in 1898–1899. Makarov, together with the Krasnoyarsk merchant M.D. Shara-pov organized an enterprise for the trial export of Yenisei timber to England. Makarov worked closely with the British firm Francis William Leybourne-Popham, which until 1898 enjoyed preferential terms for the importation of foreign goods to Siberia, and this despite the fact that Makarov was among the most authoritative opponents of the free port. In this article, we will consider the evolution of views on the development of trade along the Northern Sea Route in the 19<sup>th</sup> century and contextualize Makarov's project for the development of this transport corridor.

**Keywords:** Admiral S.O. Makarov, Northern Sea Route, Kara Sea, Yenisei, history of shipping, timber export.

*The article has been received by the editor on 15.04.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Имя Степана Осиповича Макарова неразрывно связано с историей освоения Арктики и в первую очередь со строительством первого полярного ледокола «Ермак» и идеей об использовании ледокола для проведения научных исследований в высоких широтах. В таком качестве Макаров завоевал репутацию не только ученого, но и поборника российских национальных интересов в Арктике. Неудивительно, что и отечественные, и зарубежные исследователи противопоставляют Макарова его современни-

\* **Александр Евгеньевич Гончаров**, кандидат исторических наук, Сибирский государственный университет науки и технологий им. акад. М.Ф. Решетнева, Красноярск, Россия, e-mail: [goncharovae@sibsau.ru](mailto: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](mailto:goncharovae@sibsau.ru)

кам, в частности английскому капитану Джозефу Виггинсу. И если в отечественной литературе Макаров выступает в качестве защитника российских национальных интересов в Арктике, то в иностранных работах Макаров выступает противником коммерческого развития Северного морского пути на принципах свободной торговли. Однако часто упускается из виду тот факт, что ледокол «Ермак» планировался Макаровым в первую очередь для использования в Карском море на линии Новая Земля – устья Оби и Енисея. Более того, в 1898–1899 гг. Макаров совместно с красноярским купцом М.Д. Шарыповым организовал предприятие для пробного вывоза енисейской строевой древесины в Англию. Макаров тесно сотрудничал с британской фирмой Ф.У. Лейборна-Попхэма, которая до 1898 г. пользовалась льготными условиями привоза иностранных товаров в Сибирь, и это несмотря на то, что Макаров был в числе наиболее авторитетных противников порто-франко. В настоящей статье мы рассмотрим эволюцию взглядов относительно развития торговли по Северному морскому пути в XIX в. и контекстуализируем проект Макарова по развитию данного транспортного коридора.

**Ключевые слова:** адмирал С.О. Макаров, Северный морской путь, Карское море, Енисей, история судоходства, лесоэкспорт.

*Статья поступила в редакцию 15.04.2022*

В конце XIX в. морской путь к устьям великих сибирских рек – Оби и Енисея был достаточно хорошо освоен и использовался для грузоперевозок в ходе отдельных экспедиций как отечественными, так и иностранными коммерсантами. Несмотря на то, что вновь открытый морской путь был еще весьма далек от полноценного транспортного коридора, а плавание по нему представляли скорее отдельные полярные экспедиции, нежели регулярные рейсы, с момента самых первых успешных плаваний развернулась острая полемика относительно того, кто будет контролировать торговлю в Карском море. Следует отметить, что обсуждение данного вопроса велось в основном отечественными поборниками развития Северного морского пути. В иностранных источниках подобной дискуссии мы практически не встречаем. Опасения относительно того, что торговля с Сибирью через Карское море окажется в руках иностранцев, высказывались наиболее заметным образом на страницах «Трудов Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». Так, секретарь-делопроизводитель отделения Ф.Д. Студитский в 1877 г. писал: «...учреждение морской торговли Сибири с Европой принесет большие выгоды нашему государству, если мы сумеем удержать ее в своих руках и не воспользуются ею иностранцы, особенно англичане»<sup>1</sup>. Протекционистских настроений придерживалось большинство российских участников процесса освоения морского пути через Карское море в 1870-х гг.

Напомним, что коммерческие плавание в Сибирь начались в 1874 г. с достижением устья Оби британской паровой шхуны «Диана» под командованием капитана Джозефа Виггинса. В течение последующих пяти лет торговые экспедиции в Обь-Енисейский район организовывались британскими, российскими, шведскими, датскими и немецкими предпринимателями. Неудивительно, что подобный экспедиционный ажиотаж в море, которое до недавнего времени считалось непреодолимым «ледяным погребом», в том числе наиболее авторитетными европейскими географами, такими как Август Генрих Петерман (1822–1878 гг.)<sup>2</sup>, спровоцировал не только ошибочное впечатление о простоте маршрута и его готовности для немедленной эксплуатации, но и, как мы видим из многочисленных исторических свидетельств, обеспокоенности о том, что морской путь окажется в чужих руках.

<sup>1</sup> Студитский Ф.Д. Об устройстве каналов частными средствами // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 284.

<sup>2</sup> Tammiksaar E., Stone I.R. Karl Ernst von Baer and the Kara Sea 'Eiskellar' // Polar Record. 1977. № 33 (186). P. 241.

Данные опасения усиливались ввиду отсутствия поддержки со стороны органов государственной власти у российских поборников развития морского сообщения с Сибирью. Кроме этого, среди сторонников проекта также не наблюдалось единства даже относительно самых основных вопросов организации судоходства.

В то же время известно, что экспедициям шведского полярного исследователя А.Э. Норденшельда на Енисей в 1875 и 1876 гг., а также экспедиции Дж. Виггинса в 1876–1877 гг. оказывалось заметное содействие со стороны как центральных, так и местных властей<sup>3</sup>. Так, зимующий в устье реки Курейки экипаж виггинсовской паровой шхуны «Темза» зимой и весной 1877 г. снабжался из Туруханска продуктами питания и медикаментами, в то время как экипаж клипер-бота «Северное Сияние», построенного на средства золотопромышленника М.К. Сидорова, зимовавший в архипелаге Бреховских островов, испытывал серьезные трудности с продовольствием – к началу ледохода из пяти членов экипажа судна остался в живых только один. Никаких шагов по спасению этих людей со стороны местных властей не предпринималось. В описании трагической гибели экспедиции советский историк Е.И. Владимиров видит сговор между туруханским приставом и енисейским купечеством<sup>4</sup>. В этой связи предложения представителей сибирских региональных властей о необходимости привлечения иностранного капитала для организации добычи, вывоза и сбыта сибирских товаров в связи с отсутствием у отечественных капиталистов таких возможностей встречали резкую критику<sup>5</sup>. При этом отмечалось, что иностранные промышленники зачастую находят большее содействие со стороны российского правительства, нежели отечественные<sup>6</sup>.

Однако не иностранные купцы, а именно природно-климатические условия Карского моря, а также слабая изученность морских и речных путей оказались пагубными для первых экспедиций. Воодушевленные успехами первых рейсов, триумфально описанных в газетах и на страницах географических изданий, ряд иностранных и отечественных предпринимателей организовал в 1879 г. крупную экспедицию на Обь и Енисей. Тяжелая ледовая обстановка не позволила большинству кораблей пробиться в Карское море – часть судов получили повреждения. Единственным кораблем, который смог совершить плавание на Енисей, стал пароход «Луиза» фирмы Л.Г. Кнопа<sup>7</sup>. Последующие неблагоприятные ледовые годы вывели из проекта морского пути такие фигуры, как А.М. Сибиряков и М.К. Сидоров. Последний отступил от своей давнишней мечты по организации судоходства в Карском море и переключил свое внимание на описание различных фантастических проектов, как, например, устройство сети каналов через Ямал и глубоководных гаваней в Байдарацкой губе и других местах<sup>8</sup>. Последней фирмой, которая еще некоторое время организовывала плавания по Карскому морю, была компания Кнопа.

Через успешных британских экспедиций на Енисей, организованных различными торговыми компаниями («Феникс», «Англо-Сибирский торговый синдикат», «Ф.У. Лейборн-Попхэм») в период с 1887 по 1897 г., в ходе которых на местный рынок поступило большое количество разнообразных европейских промышленных товаров, включая предметы роскоши и некоторые экзотические товары, изменила отношение представителей сибирской

<sup>3</sup> Об этом см. подробнее: *Гончаров А.Е.* О шведской экспедиции на Енисей в 1876 г. // Известия Томского политехнического университета: Социально-гуманитарные технологии. 2014. Т. 324, № 6. С. 74–88; *Goncharov A.E., Orel I.V.* Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877 // *Polar Record*. 2019. № 55. P. 425–440.

<sup>4</sup> *Владимиров В.И.* Героический рейс шхуны «Утренняя Заря». Л.–М., 1940. С. 9, 14–15.

<sup>5</sup> *Студитский Ф.Д.* Выгодно ли России, если иностранцы завладеют морской торговлей Западной Сибири с Европой // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год. СПб., 1879. С. 368, 370.

<sup>6</sup> Там же. С. 372.

<sup>7</sup> *Медников Д.М., Гончаров А.Е., Карелин Н.М.* «Замечательное» арктическое предприятие: о деятельности компании барона Людвиг Кнопа по развитию торговли по Северному морскому пути (1878–1884) // *Клио*. 2017. № 1 (121). С. 181.

<sup>8</sup> *Сидоров М.К.* О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 257–267.

буржуазии и интеллигенции к иностранной торговле по Северному морскому пути. Громче всех, пожалуй, звучал голос енисейского городского головы и золотопромышленника С.В. Востротина, который не только тесно сотрудничал с британскими предпринимателями, но и яростно защищал политику беспошлинной торговли в устьях сибирских рек (порто-франко). В работах Востротина мы видим неподдельный энтузиазм к морской торговле между Сибирью и европейскими странами. Транссибирская железная дорога, напротив, представляется средством разорения региона, организованного буржуазными кругами из европейской части страны, а также центральных властей, которые видят в Сибири колонию, которую эксплуатируют не развивая<sup>9</sup>. Похожее мнение относительно железной дороги еще в 1875 г. высказывал известный общественный деятель и публицист Н.М. Ядринцев, полагавший, что без развития местных путей сообщений и промышленности дорога будет служить лишь орудием ресурсной эксплуатации Сибири, а не средством для ее развития<sup>10</sup>.

Согласно Востротину, поддержание беспошлинных условий ввоза иностранных промышленных товаров должно было послужить стимулом развития сибирской добывающей промышленности и обеспечить достаточный объем местных товаров, которые могли бы выдерживать стоимость перевозки морским путем. На деле оказалось, что иностранные грузоперевозчики были слабо заинтересованы в экспорте сибирских продуктов. Напротив, возможность эксплуатировать пускай и небольшой, но новый рынок сбыта своих товаров, пользуясь льготными условиями, был для них более привлекательным. Востротин, как и его предшественники, практически не уделяет внимание технической стороне проблеме организации экспорта крупногабаритных сибирских товаров. Если иностранные суда загружались в оборудованных портах, где имелись не только механизированные средства погрузки, но и профессиональные грузчики, осуществляющие оптимальную загрузку кораблей под руководством стивидоров, то на Оби и Енисее таких условий не было. До строительства Усть-Енисейского порта, начавшегося в 1916 г., перегрузка на Енисее осуществлялась либо на рейде, либо в различных «портах» – местах, отобранных по ряду гидрографических признаков. Таким образом, судно можно было разгрузить, особенно если товар представлял из себя дорогостоящие промышленные изделия или предметы роскоши, однако его нельзя было загрузить каким-либо значительным количеством тяжелых грузов. Это являлось одной из основных причин преобладания импорта над экспортом в коммерческих экспедициях XIX в., а не отсутствие заинтересованности у иностранцев в малоценных сибирских грузах, как утверждал С.О. Макаров<sup>11</sup>. Надо полагать, что даже в условиях беспошлинной торговли иностранные предприниматели вряд ли бы упустили возможность получить пусть и небольшую, но все-таки прибыль за обратный рейс, нежели отправлять зафрахтованные пароходы порожняком. Примеры, когда с иностранных судов выбрасывались за борт сибирские грузы (1877 и 1878 гг.), не могут служить подтверждением отсутствия интереса у коммерсантов к сибирскому экспорту, поскольку данные действия производились исключительно в случаях, когда суда находились в бедственном положении. В то же время в случае с рейсом парохода «Царица» в 1878 г., когда судно село на мель, за борт полетели ввозимые товары – сахар и керосин.

Другой немаловажной проблемой было отсутствие системных знаний о морской и речной гидрографии, метеорологических условиях района плавания, ледовой обстановке. Это препятствовало установлению более или менее точного графика плаваний. Как следствие, судоводители стремились как можно скорее покинуть сибирские реки и Карское море во избежание того, чтобы оказаться затертыми льдами. Именно этими факторами объясняется характер коммерческих рейсов и интерес предпринимательства к ввозу иностранной мануфактуры, а не вывозу сибирского сырья.

Таким образом, к 1897 г. стало очевидным, что режим порто-франко в Сибири не

<sup>9</sup> Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь. СПб., 1906. С. 22.

<sup>10</sup> Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Труды конференции по истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 97; Канн С.К. Газетная полемика вокруг вопроса о Сибирской железной дороге накануне ее постройки (50–80-е годы XIX века) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2018. С. 145.

<sup>11</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. С. 91.

способствовал развитию вывоза местных товаров, т.е. главной цели его установления правительством<sup>12</sup>. Размах импорта британских товаров компанией Ф.У. Лейборна-Попхэма в 1896–1897 гг. привел к тому, что некоторые из них проникли на российский рынок далеко за пределы Сибири: так, в Москве в продаже имелись консервированные товары, ввезенные через Карское море<sup>13</sup>. Успех экспедиций привел к тому, что прибыль от одного рейса стала составлять до 200 тыс. руб., невзирая на высокую страховую премию за товары, которая по мере того, как плавания становились все более уверенными и масштабными, снижалась (с 12,5 % в период до 1896 г. до 8 % в 1896 г. и 4,5–6 % в 1897 г. соответственно)<sup>14</sup>. Представленная динамика всерьез вызвала опасения в отечественных правительственных и экономических кругах: «Допустить понижение пошлин или беспошлинный провоз товаров это значит отдать сибирские рынки иностранцам не на 3 или 5 лет, ... а навсегда»<sup>15</sup>.

Сибирское купечество и интеллигенция через своих представителей в городских думах Красноярска, Енисейска, Томска и Тюмени попытались переубедить Министерство финансов в принятии решения об отмене беспошлинного ввоза иностранных товаров в устья Оби и Енисея, аргументируя свою позицию тем, что порто-франко необходимо сохранить для «привлечения к сибирским берегам иностранных судов»<sup>16</sup>. Ставя во главу списка мер, необходимых для развития морской торговли, отмену или снижение пошлин на ввозимые товары, сторонники сибирского порто-франко, как и Востротин, похоже, имели слабые представления о том, с какими сложностями сопряжена организация эффективного экспорта сибирских товаров. Неудивительно, что сибиряки проиграли, и правительство утвердило новый перечень товаров, в котором к беспошлинному ввозу в навигацию 1898–1903 гг. допускались лишь некоторые группы товаров, необходимые для развития собственной сибирской промышленности и сельского хозяйства.

В числе тех, кто принимал участие в обсуждении вопроса о целесообразности продления режима порто-франко, был вице-адмирал Степан Осипович Макаров (1848[9]–1904). Его лекция о строительстве ледокола и использовании его для арктических плаваний, прочитанная в Мраморном дворце, заинтересовала многих высокопоставленных чиновников, главным образом министра финансов Сергея Юльевича Витте. Витте предложил Макарову принять участие в предстоящей в навигацию 1897 г. британской торговой экспедиции в Карское море, чтобы подробнее ознакомиться с условиями судоходства по Северному морскому пути. Внимательный к деталям и обладающий поистине научным мышлением Макаров подробно описал свое путешествие в отдельной брошюре<sup>17</sup>. После плавания он принимал участие в обсуждениях проблемы торговли по Северному морскому пути в сибирских городских думах: например, на организованном по случаю его приезда в Томск собрании городского купечества. Помимо уже ставшей традиционной проблемы вывоза сибирского хлеба, был поднят вопрос о необходимости задействования обского речного флота, который после проведения железной дороги потерял значительную часть грузов для перевозки, оставив не у дел многих пароходоладельцев<sup>18</sup>. Вице-адмирал отмечает, что в 1897 г. Попхэм договорился с обскими пароходоладельцами о перевозке грузов в Обскую губу по цене 16 копеек за пуд; такая же цена была установлена за то, чтобы поднять доставленные товары вверх по реке. Макаров предполагает, что при дальнейшем улучшении судоходных условий цена за доставку сибирских товаров в устье будет обходиться в 10 копеек за пуд и 15 копеек за пуд за

<sup>12</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 294.

<sup>13</sup> Северный морской путь и ходатайства сибирских городов. СПб., 1897. С. 17.

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Там же.

<sup>16</sup> Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 233. Оп. 2. Д. 2397. Л. 11.

<sup>17</sup> Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С.Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб., 1898.

<sup>18</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 26. Д. 1457. Л. 7; Макаров С.О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. С. 88; В обском речном бассейне на 1898 г. насчитывалось около 100 паровых и 300 непаровых судов (Северный морской путь и ходатайства сибирских городов... С. 16).

доставку грузов вверх по реке. При этом объем грузов может быть весьма существенным с учетом тоннажа обской флотилии<sup>19</sup>.

Однако, несмотря на наличие большого количества товаров (главным образом сельскохозяйственной продукции), которые можно было направить на экспорт, организовать крупномасштабный экспорт этого товара через бухту Находка, открытую в ходе гидрографической экспедиции А.И. Вилькицкого и предлагаемую в качестве локации перегрузочного порта томской городской думой<sup>20</sup>, было на тот момент практически невозможным. Опыт показал, что осуществление в Обской губе перевалочного пункта для крупнотоннажных продуктов возможно только на рейде<sup>21</sup>. Этот метод крайне неэффективен, чему свидетельствует дальнейший отказ от развития морского сообщения на Оби и перевод тридцать лет спустя большинства карских операций на Енисей.

Хорошо знакомый с результатами гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана А.И. Вилькицкого Макаров понимал, что гидрографические условия соседнего Енисея были значительно более благоприятными для судоходства<sup>22</sup>: «В общем можно сказать, что Енисей представляет из себя хороший водный путь, который годен даже без всяких улучшений»<sup>23</sup>. Однако, в отличие от обского бассейна, Енисейская губерния в силу географических особенностей и меньшего населения имела существенно меньший объем готовой сельскохозяйственной продукции, который можно было бы направить на экспорт по водному пути. Речной флот также уступал по своим размерам обскому и не мог быть задействован для доставки больших объемов хлеба и иных аграрных продуктов<sup>24</sup>. Однако на Енисее и его притоках имелось большее количество качественной строевой древесины, которая ввиду своей доступности к речным системам могла доставляться сплавным способом в низовья Енисея, где ее можно было грузить на морские суда.

В пользу Енисея выступало и то обстоятельство, что здесь, в отличие от Обского Севера, имелись месторождения каменного угля – топлива для морских и речных судов. Не имея возможности производить бункеровку в Сибири, морские пароходы были вынуждены заполнять свои трюмы топливом, необходимым для обратного плавания. Сибирские речные пароходы, в свою очередь, использовали дрова, которые заготавливались по берегам судоходных рек. Главной проблемой являлось то, что, когда пароходы направлялись в район тундры, им приходилось везти с собой огромное количество дров. Как пишет Макаров: «В нынешнем году [1897. – А. Г.] пароходы, которые повели баржи в устье Оби, должны были взять с собой столько дров, что являлось сомнение, как они примут с морских пароходов весь привезенный для Оби груз»<sup>25</sup>. Помимо этого, использование дровяного топлива сильно задерживало ход речных экспедиций, поскольку приходилось делать регулярные остановки для погрузки дров. В этой связи близость к устью Енисея месторождений каменного угля высокого качества делало Енисей еще более привлекательной целью для осуществления карских грузоперевозок. Уголь впервые добывался здесь для нужд пароходов в 1894 г. с целью обеспечения топливом судов экспедиции А.И. Вилькицкого<sup>26</sup>.

По итогу своего путешествия в Сибирь в 1897 г. Макаров твердо убедился в том, что Северный морской путь осваивать нужно, однако этот маршрут должен служить не источником прибыли для иностранных коммерсантов, а транспортным коридором для экспорта сибирских товаров<sup>27</sup>. При этом протоколы совещаний с представителями таких городов, как Томск, указывают на то, что проблема вывоза сибирских товаров используется скорее

<sup>19</sup> Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре... С. 80–81.

<sup>20</sup> ГАТО. Ф. 233. Оп. 2. Д. 2397. Л. 3.

<sup>21</sup> Дунин-Горкавич А.А. Необходимость открытия порто-франко в устьях рек Оби и Енисея. Тобольск, 1907. С. 12.

<sup>22</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 74–75.

<sup>23</sup> Там же. С. 81.

<sup>24</sup> Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре... С. 80–81, 89.

<sup>25</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 79, 81.

<sup>26</sup> Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Влияние пароходства на развитие рыболовного и охотничьего промыслов в Енисейской губернии // Вестник САФУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 3. С. 19.

<sup>27</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 91.

как предлог для того, чтобы сохранить статус-кво относительно порто-франко. Однообразно перечисляются статистические данные о количестве продуктов, которые можно было бы вывозить, однако никак не представлены конкретные шаги, направленные на решение данной задачи<sup>28</sup>. В этом убедился и сам Макаров: «Мне, однако, хотелось не столько слышать общие фразы, сколько знать веские факты, и я ставил такой вопрос: имеются ли даже теперь грузы для ввоза и вывоза или нет?»<sup>29</sup>.

Судьбоносным для Макарова стало совещание при губернаторе Енисейской губернии 29 августа 1897 г., в ходе которого впервые обсуждалось использование ледоколов для организации плаваний в Карском море. Причем высказывалось мнение, что использование данного типа судов могло бы увеличить количество рейсов в четыре раза<sup>30</sup>. В ходе совещания были перечислены природные ресурсы Енисейской губернии, имеющие потенциальную экспортную значимость. Причем особое внимание было уделено лесу: «Сибирь настолько богата лесом, что один вывоз его может занять все предполагаемые рейсы...»<sup>31</sup>. По итогу этого совещания Макаров решил попробовать организовать экспорт енисейского леса, который он определил как основной экспортный груз на данном этапе<sup>32</sup>. Макаров посчитал, что для операций в Карском море необходим ледокол мощностью до 15 тыс. л.с.; такой ледокол имел бы осадку в 25 футов, что сделало бы его эксплуатацию в Обской губе, где глубины в месте перегрузке составляют 14 футов, невозможным<sup>33</sup>. Позже Макаров определил, что для карских экспедиций будет достаточно применение двух ледоколов – мощностью в 10 тыс. л.с. и 5 тыс. л.с. соответственно. Причем второй ледокол должен был обладать меньшей осадкой для работы в Обской губе.

По возвращении в Санкт-Петербург и представлении своего отчета министру финансов С.Ю. Витте Макаров приступил к разработке технического задания будущего ледокола, заказ на строительство которого был сделан в конце 1897 г. Как указывает в своих воспоминаниях Витте, интерес к данному проекту был обусловлен не только практической задачей очистки балтийских портов ото льда, но и попыткой организовать сквозное плавание вдоль побережья Сибири<sup>34</sup>. Причем зимой ледокол предполагалось держать в Финском заливе для работы там, а летом использовать для проводки судов к устьям Оби и Енисея<sup>35</sup>. Возможность соединить европейскую часть страны с Дальним Востоком посредством отечественного морского пути сулила не столько экономические, сколько военно-стратегические преимущества, поэтому не могла не вызвать желание у российского правительства ее реализовать, что объясняет оперативность принятия решения по строительству ледокола и выделение на это средств<sup>36</sup>. В феврале 1899 г. ледокол «Ермак» был спущен на воду и готов к первому плаванию. В мае того же года ледокол был подготовлен для совершения плавания в Карское море с заходом в Енисейский залив. Согласно программе экспедиции, «Ермак» должен был в июне выйти из Ньюкасла и направиться в Карское море, откуда, в зависимости от ледовой обстановки, направиться к устью Енисея. Было изготовлено пять знаков судовой обстановки для установления в различных местах, в том числе на островах Белый и Вилькицкого<sup>37</sup>. Известно, что данная экспедиция не состоялась: ледокол «Ермак» не смог в своем первом плавании пробить «ледяной погреб» Карского моря, что, безусловно, не могло не разочаровать Макарова.

<sup>28</sup> ГАТО. Ф. 3. Оп. 26. Д. 1457. Л. 3–8 об.

<sup>29</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 92.

<sup>30</sup> Там же. С. 100.

<sup>31</sup> Цит. по: Там же. С. 102.

<sup>32</sup> Там же. С. 103.

<sup>33</sup> Там же. С. 106.

<sup>34</sup> Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. М.: Мысль, 1991. С. 657.

<sup>35</sup> Тарасов В.В. Вопросы сообщения с бассейнами рек Оби и Енисея по проекту вице-адмирала Макарова. СПб., 1899. С. 9.

<sup>36</sup> Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov: commerce and politics in the Russian Arctic (1874–1904) // Polar Record. 2017. № 53 (271). P. 432.

<sup>37</sup> Макаров С.О. «Ермак» во льдах... С. 231.

Однако каким же образом давнишняя мечта вице-адмирала по строительству мощного ледокола, способного преодолевать ледовые преграды полярных морей, соотносится с его идеями, касающимися карского морского пути? В своей статье британский историк Д. Сандерс противопоставляет капитана Виггинса и Макарова: первый, по его мнению, олицетворяет представителя свободного рынка, в то время как вице-адмирал является примером российского протекционизма<sup>38</sup>. Сандерс высказывает мнение, что труднейшим препятствием для экспедиций Виггинса, т.е. британской торговли в Карском море, было противодействие со стороны различных экономических и политических кругов в России, а не сами ледовитые моря<sup>39</sup>. Нельзя согласиться с подобной упрощенной классификацией этих двух ключевых личностей для истории освоения Северного морского пути. Виггинс не был коммерсантом. В открытии морского пути в Сибирь он видел скорее филантропическое, нежели коммерческое значение. В его представлении новый маршрут должен был не только сблизить народы России и Великобритании, но и способствовать развитию благосостояния жителей северных окраин Сибири. А его неспособность вести коммерческие дела, о чем свидетельствует экономический провал многих из его экспедиций, в итоге привел к тому, что именно английские коммерческие круги предпочли его услугам судоводителя других, пускай и менее опытных мореходов. У сибиряков, которые сотрудничали с Виггинсом, мы видим исключительно теплое и дружественное отношение к этому замечательному мореплавателю<sup>40</sup>. Когда в 1905 г. Министерство путей сообщений организовало крупнейшую на тот момент экспедицию в Карское море, руководить ею предложили именно капитану Виггинсу. Однако вскоре после принятия приглашения английский моряк заболел и скоропостижно скончался на семьдесят третьем году жизни. Указывая на этот факт, Сандерс сам себе противоречит<sup>41</sup>. Выходит, что именно Россия с ее «протекционистскими националистическими» настроениями нуждалась в свободном торговце Виггинсе, а не его соотечественники.

Но если в отношении Виггинса Сандерс ошибается, то определить побуждения Макарова ему в целом удастся. Это неудивительно. В своих работах Макаров не только подробно и с большим вниманием к малейшим деталям описывает технические составляющие арктического судоходства и своего детища – ледокола «Ермак», но и дает нам представления о себе как о личности. Мы видим, что Макаров в целом являлся противником привлечения иностранного капитала для развития Северного морского пути, во всяком случае в пункте его преобладания над отечественным. Макаров не считал порто-франко ключевой мерой для развития сибирского экспорта, в отличие от многих представителей сибирского купечества и интеллигенции. Однако, как отмечает Сандерс, Макаров не только российский протекционист, но и сторонник технологической модернизации<sup>42</sup>, что вполне делает его представителем своей эпохи – эпохи героического материализма. Однако означает ли это, что Макаров был равнодушным к вопросам торговли по Северному морскому пути? Ведь его стремление в первую очередь использовать ледокол для обеспечения эффективных грузоперевозок в Карском море поссорило его с его давнейшим сторонником, выдающимся ученым Д.И. Менделеевым, настаивавшим на более амбициозной цели для ледокола – сквозного высокоширотного хода из Атлантического океана в Тихий<sup>43</sup>.

Да, вице-адмирал питал весьма реальный интерес к торговле с Сибирью, причем к организации экспорта енисейской древесины в Великобританию. Об одной из первых попыток организовать лесоэкспорт из Енисея в литературе имеется крайне мало сведений. Общая информация о проекте представлена в фундаментальной работе Д.М. Пинхенсона, который ознакомился с первоисточниками, хранящимися в Российском государственном архиве

<sup>38</sup> Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov... P. 427–435.

<sup>39</sup> Ibid. P. 430.

<sup>40</sup> Об этом см. подробнее: Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Enisei...

<sup>41</sup> Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov... P. 433.

<sup>42</sup> Ibid. P. 432.

<sup>43</sup> Записка Д.И. Менделеева об исследовании Северного Ледовитого океана // Летопись Севера. М.; Л., 1949. С. 214.

Военно-морского флота (РГА ВМФ)<sup>44</sup>. Историк верно отмечает, что Макаров практически разработал «план развития» морского пути, который в разрозненном виде был представлен в различных публикациях флотоводца. Главный упор сделан на развитие научного и технического оснащения пути. Именно на проведении этих мероприятий должна быть направлена государственная поддержка, а не на субсидирование привоза иностранных товаров. Кроме того, Макаров, определив экспорт как основное предназначение морского пути, прекрасно осознавал, что для его организации необходима четко скоординированная система заблаговременной подготовки экспортного товара в необходимых объемах<sup>45</sup>.

Макаров решил организовать пробную экспедицию на борту строящегося ледокола «Ермак» с целью экспорта сибирских товаров. Когда первоначальный компаньон Макарова отказался от проекта, на эту роль вызвался красноярский купец 2-й гильдии, золотопромышленник и пароходовладелец Михаил Дмитриевич Шарыпов<sup>46</sup>. На тот момент у Шарыпова уже был один пароход на Енисее и он планировал довести свой флот до трех судов.

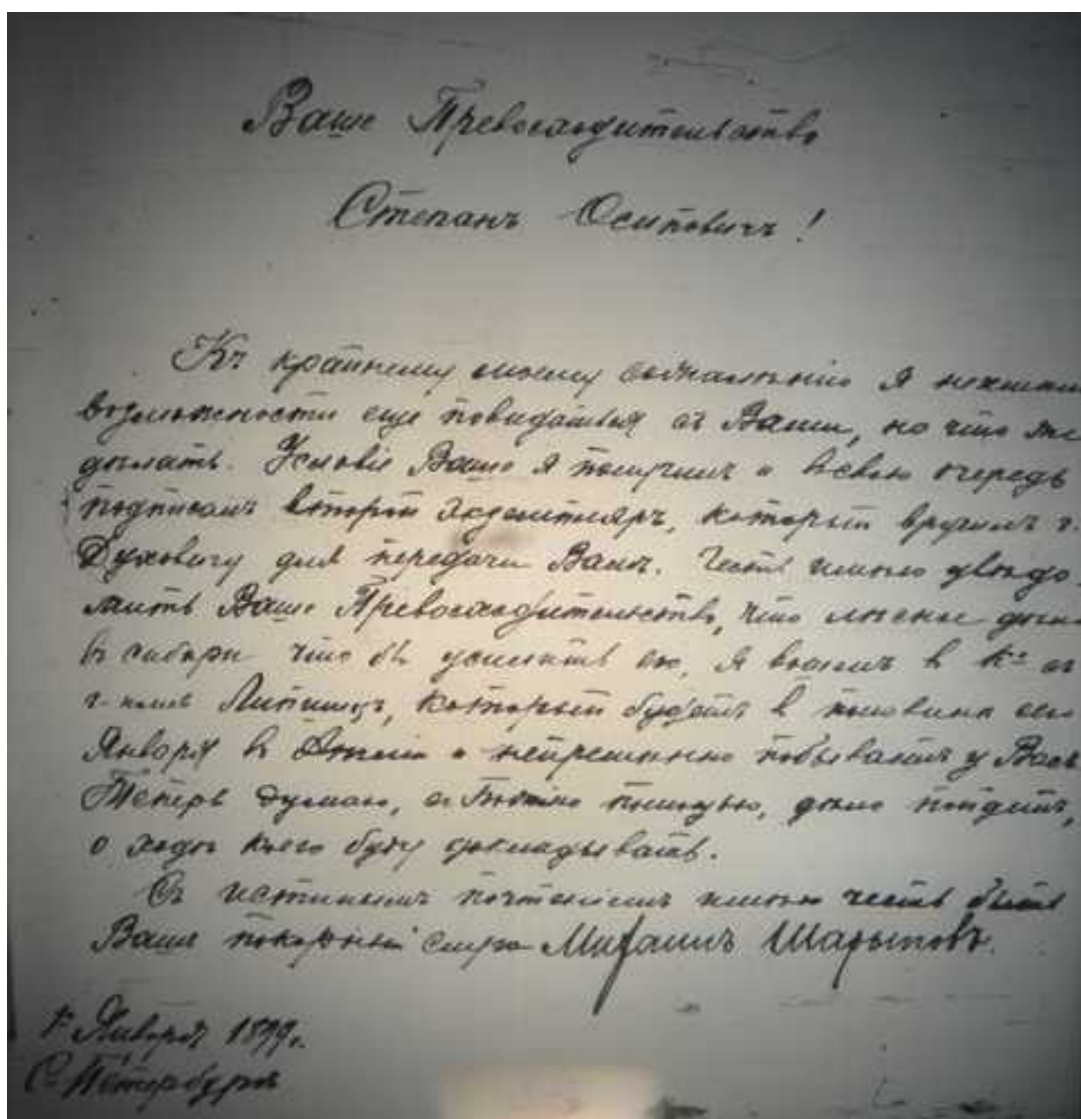


Рис. 1. Письмо М.Д. Шарыпова С.О. Макарову, 1 января 1899 г.  
РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 189. Л. 6

<sup>44</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма... С. 282.

<sup>45</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма... С. 283–284.

<sup>46</sup> Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 4 об. – 5; Быконя Г.Ф., Коллева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 2012. С. 282.

28 декабря 1898 г., когда работы по строительству «Ермака» уже подходили к завершению, между Шарыповым и Макаровым был заключен договор о вывозе пробной партии леса с Енисея в Англию<sup>47</sup>. Согласно условиям договора, Шарыпов должен был доставить к 25 июня 1899 г. партию экспортного лесного материала для английского рынка в количестве 500 стандартов (82 500 куб. футов (примерно 2,5 тыс. м<sup>3</sup>)). В случае если ледокол к этому сроку не придет в пункт назначения, Шарыпов получал по 150 руб. в сутки за простой из денег, которые будут выручены за продажу древесины. Макаров, в свою очередь, обязался погрузить заготовленный груз на борт ледокола «Ермак» с целью его доставки в Ньюкасл-апон-Тайн или в иной близлежащий порт Великобритании, где должен был продать лес. В случае если Шарыпов сам пожелает продать лес, то он должен будет заплатить 32 руб. за доставку каждого стандарта Макарову. Если лес будет продан Макаровым или его доверенным лицом, то доход от продажи распределялся следующим образом: Макарову за организацию доставки леса в Англию и портовые сборы – не более 4 тыс. руб.; Шарыпову, в случае наличия груза на обратный путь, дающего фрахту не менее 8 тыс. руб., за заготовку лесных материалов – 21 коп. за куб. фут древесины и 7 коп. за его доставку в устье Енисея; если такового не будет, то стоимость провозки увеличится до 12,5 коп. Оставшаяся прибыль должна была быть поделена на три равные части, из которых две доставались Макарову, а одна Шарыпову<sup>48</sup>. В случае ввоза товаров на «Ермаке» купец Шарыпов обязуется доставить его в Красноярск за плату 16 коп. за пуд при условии того, что количество груза не превысит 80 тыс. пудов. В связи с тем, что рейс планировался как пробный, было решено, что Макаров не будет нести ответственности за порчу груза, если таковая случится по независящим от него причинам.

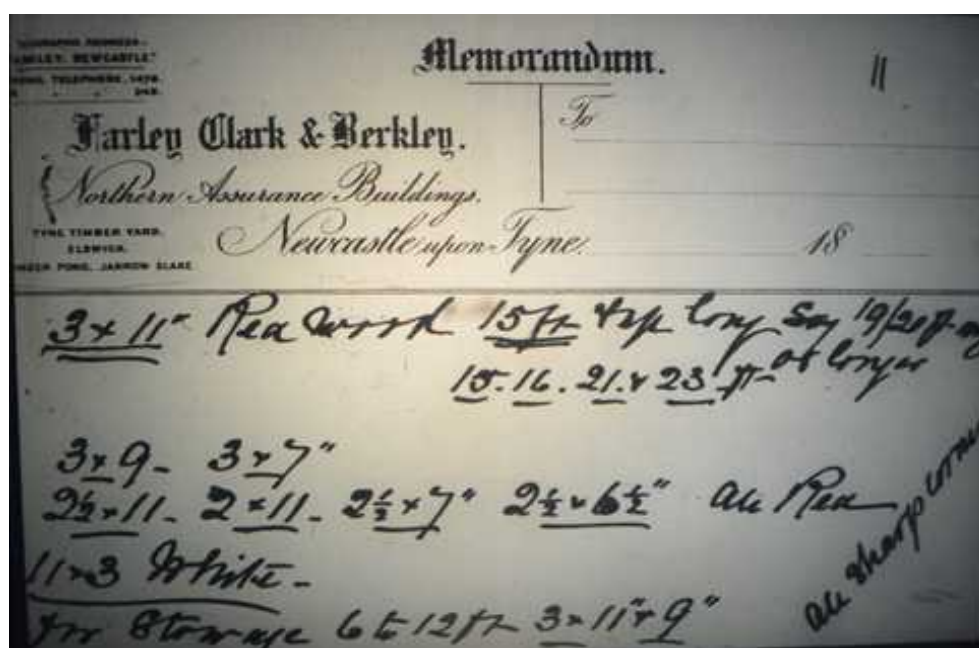


Рис. 2. Записка с описанием размеров древесины на бланке Тайнского склада пиломатериалов (Ньюкасл-апон-Тайн). РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 189. Л. 11

Кроме вывоза леса и ввоза на Енисей товаров, предлагалось попутно организовать отправку грузов из Красноярска и Енисейска в Англию в объеме до 12 тыс. пудов. Оплата за стоимость провоза должна была составить 12 коп. за пуд<sup>49</sup>. Пробным рейсом ледокола через Карское море заинтересовалась британская компания «Попхэм и Виллетт» (Porham & Willett), которая планировала свою очередную экспедицию к устьям сибирских рек в навигацию 1899 г. В письме к Макарову от 19 мая британские торговцы просили разрешить своему

<sup>47</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 2.

<sup>48</sup> Там же. Л. 2–2 об.

<sup>49</sup> Там же. Л. 3–3 об.

пароходу принять участие в этом плавании для того, чтобы ледокол мог обеспечить ему ледовую проводку, и спрашивали об ее стоимости<sup>50</sup>.

Работа обеих партий должна была быть скоординированной: Шарыпов обязался держать Макарова в курсе всех своих дел. Были согласованы сроки ожидания ледоколом доставки грузов на Енисей в случае, если Шарыпов не успевал его туда привести заранее, а также некоторые вопросы речного рейса.

Воодушевленный замыслом Макарова Шарыпов заключил договор с Енисейским управлением государственных имуществ на вырубку 1 млн сосен и кедров<sup>51</sup>, а также решил попробовать экспортировать графит и слюду, запросив у флотоводца информацию о спросе на эти товары в Британии<sup>52</sup>. Однако на этом данная инициатива закончилась. Находясь в Великобритании, Макаров узнал о спросе на виды древесины у представителей деревообрабатывающей промышленности. Так, например, цены на различные сорта архангельской древесины на лондонской бирже в 1898 г. представлены в таблице.

Таблица

Цены на архангельскую древесину в Лондоне в 1898 г.  
за один стандарт в фунтах стерлингов

Порода	Сорт	Средняя	Высшая	Низшая
Сосна	1	15	18	10
	2	12	14,5	8
	3	10	14	7
Ель	1	10	12	8
	2	8,5	9	7
	3	7	7	7

Составлено по: РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 12.

Фирма «Р. Уэйд, сыновья и компания» (R. Wade, Sons & Co.), занимающаяся торговлей лесом в Халле, сообщила Макарову, что, исходя из опыта балтийской торговли, длина бруса и круглого леса должна составлять от 9 до 30 футов<sup>53</sup>.

В марте Шарыпов приступил к заготовке леса, о чем незамедлительно сообщил Макарову. Было решено ограничиться заготовкой 82,5 тыс. кв. футов английских брусьев, которые затем должны были быть сплавлены до Бреховских островов в устье Енисея<sup>54</sup>. В начале апреля Шарыпов телеграфировал Макарову, что успевает доставить лес до пункта назначения вовремя, и просил сообщить, сколько ожидается груза на «Ермаке»<sup>55</sup>.

К июню 1899 г. Шарыпов заготовил 1 361 единицу строевого бруса, из которых 12 тыс. были доставлены пароходами компанией Енисейского товарищества в станок Насоновский на Бреховских островах<sup>56</sup>.

Однако плавание «Ермака» в Карское море в том году не состоялось. Два экспериментальных рейса ледокола в северо-восточный район Баренцева моря выявили технические недостатки судна, и его пришлось вернуть в док на доработку и выполнение ремонтных работ. Шарыпов попытался осуществить доставку заготовленного леса на судах британской компании «Попхэм и Виллетт», которые должны были это сделать в ходе очередной экспедиции к устьям сибирских рек, однако морские суда тоже не смогли пройти в Карское море, и лесной товар остался лежать на Насоновском острове<sup>57</sup>.

<sup>50</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 25 об. – 26.

<sup>51</sup> Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и карские экспедиции. Новосибирск, 1936. С. 42.

<sup>52</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 7.

<sup>53</sup> Там же. Л. 27 об.

<sup>54</sup> Там же. Л. 13.

<sup>55</sup> Там же. Л. 20.

<sup>56</sup> Там же. Л. 29 об.

<sup>57</sup> Там же. Л. 30–30 об.

Караван экспедиции состоял из восьми судов – два деревянных полярных судна сопровождения (Blencathra и Lorna Doone), пять морских пароходов (Ecosaise, Greyfriars, Buccaneer, Manchester, Arthur) и один речной колесный пароход (Scotia). При попытке пройти в Карское море через пролив Югорский Шар практически все суда экспедиции получили серьезные повреждения (поломка винтов, рулей, повреждения корпусов, потеря якорей, якорных цепей и буксировочных канатов). Пароходу Arthur льдом были срезаны все лопасти винта, погнут руль; получив значительные повреждения корпуса, пароход затонул 31 августа<sup>58</sup>. При снятии с подводной скалы парохода Ecosaise за борт было выброшено несколько тонн угля, было подмочено и испорчено более 2 тыс. упаковок кирпичного чая, а также 350 ящиков чая<sup>59</sup>.

Экспедиция 1899 г. стала последним плаванием, завершившим эпоху иностранных коммерческих рейсов; ее провал отмечается многими исследователями как одна из причин прекращения торговой деятельности компании «Попхэм и Виллетт»<sup>60</sup>. Этого удара компания не выдержала. Даже в самые неблагоприятные ледовые года никогда не случалось так, чтобы повреждения получали все суда арктического каравана. Подмоченным оказался не только чайный товар, но и репутация Северного морского пути как безопасного транспортного коридора в Сибирь.

Чем же закончилось предприятие по вывозу леса? В начале 1901 г. Шарыпов, узнав, что Макаров планирует повторить плавание на Енисей в 1904 г., написал Макарову письмо, в котором предлагал вывезти заготовленный груз, который все еще находился в Насоновском<sup>61</sup>. Однако начавшаяся Русско-японская война и трагическая гибель Макарова весной того же года не позволили воплотить эти планы в жизнь. В итоге лес, заготовленный Шарыповым, «...остался невывезенным, был брошен, и еще в 1908–1909 гг. остатки его распиливались местными рыбаками на дрова»<sup>62</sup>. Договор с Енисейским управлением государственных имуществ был расторгнут, и Шарыпов больше никогда не возвращался к этому неудачному предприятию.

Станок Насоновский еще несколько раз использовался в качестве перевалочного пункта в низовьях Енисея. Так, в 1913 г. сюда пришел пароход «Коррект» «Сибирского акционерного общества пароходства, промышленности и торговли», на борту которого находился знаменитый полярный исследователь Фритъоф Нансен<sup>63</sup>. Парадоксально, что спустя более десяти лет повторно пришлось доказывать, что Северный морской путь можно использовать для торговли с Сибирью. В 1916 г. было определено место первого капитального порта на

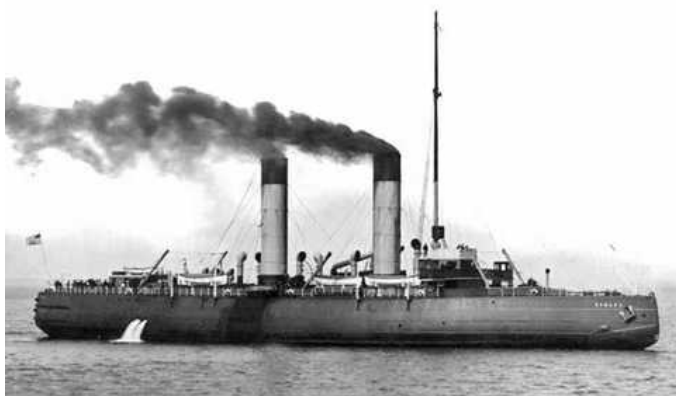


Рис. 3. Ледокол «Ермак», 1900-е гг.

Источник изображения:

<http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?t=595>



Рис. 4. Н.Е. Бубликов (1881–1942). Ледокол «Ермак» проводит суда карской экспедиции. Из экспозиции

Российского государственного музея Арктики и Антарктики

<sup>58</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 189. Л. 14.

<sup>59</sup> Там же. Л. 1.

<sup>60</sup> См. напр.: *Востротин С.В.* Наши водные пути в Сибирь... С. 10; Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири. Омск, 1921. С. 12.

<sup>61</sup> РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 190. Л. 36–36 об.

<sup>62</sup> *Сибирцев Н., Итин В.* Северный морской путь и карские экспедиции... С. 42.

<sup>63</sup> *Лид. Й.* Сибирь – странная ностальгия. М.: Весь Мир, 2009. С. 141.

Енисее – в Пашковской протоке. Лид, в отличие от своих британских предшественников, сделал ставку на экспорт сибирского леса, а не только на ввоз иностранных товаров. Строительство им деревоперерабатывающего завода в Маклаково на Енисее положило начало лесной промышленности на Енисее, которая после строительства порта в Игарке связала воедино карские экспедиции и енисейский лесоэкспорт.

Степан Осипович Макаров стоял у истоков нового этапа развития Северного морского пути, который был озаглавлен технологическим и научным освоением этого маршрута. Он не только создал первый в мире полярный ледокол, но и предложил его применять для проводки судов карских экспедиций. Для реализации этой идеи должно было пройти еще несколько десятилетий. Макаров был твердо убежден, что морской пути Сибири нужен. Но нужен он не столько для ввоза иностранных товаров, сколько для развития местной добывающей промышленности, первой из которых на Енисее стала лесная.

Таким образом, можно согласиться с Пинхенсоном о том, что проект Макарова был нацелен не только на удовлетворение потребностей сибирского купечества, но и соответствовал общенациональным интересам России<sup>64</sup>. Историк верно отметил, что с технической точки зрения проект по организации массового экспорта сибирского леса был на том этапе практически нереализуемым. Однако следует считать, что именно это обстоятельство стало основным препятствием на пути его реализации, а не отсутствие некой поддержки, как об этом писал Пинхенсон.

### Литература

Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Труды конференции по истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 97–107.

Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И. Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. С. 282.

Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849–1911 гг. М.: Мысль, 1991. 719 с.

Владимиров В.И. Героический рейс шхуны «Утренняя Заря». Л.; М.: Изд-во Главсевморпути, 1940. 48 с.

Востротин С.В. Наши водные пути в Сибирь. СПб.: Тип. Альтшулера, 1906. 74 с.

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

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

Дунин-Горкавич А.А. Необходимость открытия порто-франко в устьях рек Оби и Енисей. Тобольск: Губ. тип, 1907. 48 с.

Записка Д.И. Менделеева об исследовании Северного Ледовитого океана // Летопись Севера. М.; Л.: Главсевморпути, 1949. С. 209–219.

Канн С.К. Газетная полемика вокруг вопроса о Сибирской железной дороге накануне ее постройки (50–80-е годы XIX века) // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2018. С. 141–149.

Лид Й. Сибирь – странная ностальгия. М.: Весь Мир, 2009. 304 с.

Макаров С.О. «Ермак» во льдах. СПб., 1901. 507 с.

Макаров С.О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С. Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1898. 81 с.

Медников Д.М., Гончаров А.Е., Карелин Н.М. «Замечательное» арктическое предприятие: о деятельности компании барона Людвиг Кнопа по развитию торговли по Северному морскому пути (1878–1884) // Клио. 2017. № 1 (121). С. 176–183.

<sup>64</sup> Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма... С. 284.

Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. 892 с.

Северный морской путь и его значение во внешнем товарообмене Сибири / под общ. ред. Ф.А. Шольца. Омск: Центр. тип., 1921. 69 с.

Северный морской путь и ходатайства сибирских городов. СПб.: Типография Министерства финансов, 1897. 20 с.

Сибирцев Н., Итин В. Северный морской путь и карские экспедиции. Новосибирск: Зап.-Сиб. краевое изд-во, 1936. 229 с.

Сидоров М.К. О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб.: Типография и литография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 257–267.

Студитский Ф.Д. Выгодно ли России, если иностранцы завладеют морской торговлей Западной Сибири с Европой // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1878 год. СПб.: Типография и литография Д.И. Шеметкина, 1879. С. 368–379.

Студитский Ф.Д. Об устройстве каналов частными средствами // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб.: Типография и литография Д.И. Шеметкина, 1877. С. 283–294.

Тарасов В.В. Вопросы сообщения с бассейнами рек Оби и Енисея по проекту вице-адмирала Макарова. СПб., 1899. 24 с.

Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877 // *Polar Record*. 2019. № 55. P. 425–440.

Saunders D. Captain Wiggins and Admiral Makarov: commerce and politics in the Russian Arctic (1874–1904) // *Polar Record*. 2017. № 53 (271). P. 432.

Tammiksaar E., Stone I.R. Karl Ernst von Baer and the Kara Sea 'Eiskellar' // *Polar Record*. 1977. № 33 (186), pp. 239–242.

### Reference

(1897). *Severnnyy morskoy put' i khodataystva sibirskikh gorodov* [The Northern Sea Route and the Solicitation of the Siberian Cities]. St. Petersburg, Tipografiya Ministerstva finansov. 20 p.

(1949). Zapiska D.I. Mendeleeva ob issledovanii Severnogo Ledovitogo okeana [A Note by D.M. Mendeleev Regarding the Exploration of the Arctic Ocean]. In *Letopis' Severa*. Moscow, Leningrad, Glavsevmorputi, pp. 209–219.

Borzunov, V.F. (1961). K voprosu ob ekonomicheskom znachenii Sibirskoy zheleznoy dorogi v kontse XIX – nachale XX vv. [Concerning the Economic Significance of the Siberian Railway in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> century]. In *Voprosy istorii Sibiri i Dal'nego Vostoka. Trudy konferentsii po istorii Sibiri i Dal'nego Vostoka*. Novosibirsk, SB AS USSR, pp. 97–107.

Bykonya, G.F., Komleva, E.V., Pogrebnyak, A.I. (2012). *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [The Yenisei Merchantry in Persons (18<sup>th</sup> Century to Early 20<sup>th</sup> Century)]. Novosibirsk, SB RAS. 316 p.

Dunin-Gorkavich, A.A. (1907). *Neobkhodimost' otkrytiya porto-franko v ust'yakk rek Obi i Eniseia* [The Necessity of Opening a Free-Port in the Mouths of the Rivers Ob' and Yenisei]. Tobolsk, Gubernskaya Tipografia. 48 p.

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

Goncharov, A.E. (2014). O shvedskoy ekspeditsii na Enisey v 1876 g. [On the Swedish Expedition to the Yenisei in 1876]. In *Izvestiya Tomskogo politekhnicheskogo universiteta: Social'no-gumanitarnye tekhnologii*. Vol. 324, No. 6, pp. 74–88.

Goncharov, A.E., Orel, I.V. (2019). Thames meets the Enisei: Captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara Sea and Enisei, 1876–1877. In *Polar Record*. No. 55, pp. 425–440.

Kann, S.K. (2018). Gazetnaya polemika vokrug voprosa o Sibirskoy zheleznoy doroge nakanune ee postroyki (50–80-e gg. XIX veka) [Newspaper Polemics on the Matter of the Siberian Railway Before its Construction (1850s–1880s)]. In *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*, pp. 141–149.

Lied, J. (2009). *Sibir' – strannaya nostalg'iya* [Siberia – a Strange Nostalgia]. Moscow, Ves' Mir. 304 p.

Makarov, S.O. (1898). *Otchet vitse-admirala Makarova ob osmotre im letom 1897 goda, po porucheniyu ministra finansov S.Yu. Vitte, morskogo puti na reki Ob' i Enisey* [An Account by Rear-Admiral Makarov of His Investigation of the Sea Route to the Rivers Ob' and Yenisei during the Summer of 1897 under the Orders of the Finance Minister S.Yu. Vitte]. St. Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma. 81 p.

Makarov, S.P. (1901). “Ermak” vo l'dakh [“Ermak” in the Ice]. St. Petersburg. 507 p.

Mednikov, D.M., Goncharov, A.E., Karelin, N.M. (2017). “Zamechatel'noe” arkticheskoe predpriyatie: o deyatel'nosti kompanii barona Lyudviga Knopa po razvitiyu trgovli po Severnomu morskomu puti (1878–1884) [A “Fine” Arctic Enterprise: Baron Ludwig von Knoop's Company and Commercial Shipping on the Kara Sea, 1878–1884]. In *Klio*. No. 1 (121), pp. 176–183.

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.

Saunders, D. (2017). Captain Wiggins and Admiral Makarov: commerce and politics in the Russian Arctic (1874–1904). In *Polar Record*. No. 53 (271), pp. 427–435.

Shol'ts, F.A. (Ed.). (1921). *Severnnyy morskoy put' i ego znachenie vo vneshnem tovaroobmene Sibiri* [The Northern Sea Route and its Role in Siberian Foreign Trade]. Omsk, Tsental'naya tipografiya. 69 p.

Sibirtsev, N., Itin, V. (1936). *Severnnyy morskoy put' i karskie ekspeditsii* [The Northern Sea Route and the Kara Sea Expeditions]. Novosibirsk, Zapadno-Sibirskoe kraevoe izdatel'stvo. 229 p.

Sidorov, M.K. (1877). O proektakh kanalov v Sibiri [On the Projects of Canals in Siberia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (s 8-go fevralya 1877 po 1-go yanvarya 1878 g.)*. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya D.I. Shemetkina, pp. 257–267.

Studitskiy, F.D. (1877). Ob ustroystve kanalov chastnymi sredstvami [About the Construction of Canals by Private Means]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (s 8-go fevralya 1877 po 1-go yanvarya 1878 g.)*. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya D.I. Shemetkina, pp. 283–294.

Studitskiy, F.D. (1879). Vygodno li Rossii esli inostrantsy zavladeyut morskoy trgovley Zapadnoy Sibiri s Evropoy [Is Foreign Domination in Maritime Trade Between Western Siberia in Europe Beneficial for Russia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1878 god*. St. Petersburg, Tipografiya i litografiya D.I. Shemetkina, pp. 368–379.

Tammiksaar, E., Stone, I.R. (1977). Karl Ernst von Baer and the Kara Sea “Eiskellar”. In *Polar Record*. No. 33 (186), pp. 239–242.

Tarasov, V.V. (1899). *Voprosy soobshcheniya s basseynami rek Obi i Eniseya po proektu vitse-admirala Makarova* [On the Question of Connecting the Rivers Ob' and Yenisei According to a Project by Rear-Admiral Makarov]. St. Petersburg. 24 p.

Vitte, S.Yu. (1991). *Izbrannye vospominaniya, 1849–1911 gg.* [Selected Memoirs, 1849–1911]. Moscow, Mysl'. 719 p.

Vladimirov, V.I. (1940). *Geroicheskiy reys shkhuny “Utrennyaya Zarya”* [The Heroic Voyage of the Schooner *Utrennyaya Zarya*]. Leningrad, Moscow, Glavsevmorputi. 48 p.

Vostrotnin, S.V. (1906). *Nashi vodnye puti v Sibir'* [Our Waterways to Siberia]. St. Petersburg. 74 p.

О.В. Дьякова\*

**ВОДНЫЙ ПУТЬ «ОТ ЧЖУРЧЖЭНЕЙ ДО РУССКИХ»  
В БАССЕЙНЕ РЕКИ РАЗДОЛЬНОЙ ЮЖНОГО ПРИМОРЬЯ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-6  
УДК 930.26:008 (571.63)*Выходные данные для цитирования:**Дьякова О.В. Водный путь «от чжурчжэней до русских» в бассейне реки Раздольной Южного Приморья // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 77–85. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-06.pdf>*

O.V. Dyakova\*

**WATERWAY “FROM JURCHENS TO RUSSIANS” IN THE  
RAZDOL’NAYA RIVER BASIN OF SOUTHERN PRIMORYE**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-6

*How to cite:**Dyakova O.V. Waterway “from Jurchens to Russians” in the Razdol’naya River Basin of Southern Primorye // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 77–85. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-06.pdf>]*

**Abstract.** A brief overview of the development and use of water communications in Southern Primorye from ancient times to the end of the 19<sup>th</sup> century is presented. In the south of Primorye, one of the main water, land, and sea communication routes was the Razdolnaya River (old name – Suifong), which sources are located in the Northeast of China in Heilongjiang Province, and the mouth flows into the Amur Bay of the Sea of Japan in the Southern Primorye of Russia. Numerous settlements, cities and fortifications accompanied the highways. The waterways of communication in the Razdolnaya basin received a significant flourishing under the Jurchen state of Eastern Xia (1215–1234). This waterway served the capital of Eastern Xia, the city of Kaiyuan (Krasnoyarskoye settlement) and “Dvugradie” (South Ussuri and West Ussuri settlements). The Jurchens of Eastern Xia had a military fleet that controlled the sea, land and river borders with neighboring countries, especially with the Koryo state (918–1392) and the Mongol Yuan Empire (1268–1381). Border-defensive walls and ramparts erected at the main strategic points controlled and guarded the waterway. A sailing boat served as a means of transportation along the waterway, the image of which was preserved on a vessel from the Jurchen settlement of Shayginskoye. Passenger and commodity shipping in the Razdol’naya basin was preserved and actively developed during Russia’s development of the territory of the Far East until the beginning of the 20<sup>th</sup> century. The highway was served by steamships, lighthouses, berths, passengers, cargo, and materials for the construction of the railway between Vladivostok and Khabarovsk were transported.

**Keywords:** waterways, highways, Primorye, Eastern Xia, Poltsevskaya culture, Bohai, Jurchen, Razdol’naya, Suifong.

*The article has been received by the editor on 28.02.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Представлен краткий обзор освоения и использования водных коммуникаций в Южном Приморье с древнейших времен до конца XIX в. Одним из главных путей сообщения в регионе являлась река Раздольная (старое название – Суйфун), истоки которой находятся на северо-востоке Китая в провинции Хэйлунцзян,

\* **Ольга Васильевна Дьякова**, доктор исторических наук, профессор, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук, Владивосток, Россия, e-mail: [emelianova49@mail.ru](mailto:emelianova49@mail.ru)

**Olga Vasil’evna Dyakova**, Doctor of Historical Sciences, Professor, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of sciences, Vladivostok, Russia, e-mail: [emelianova49@mail.ru](mailto:emelianova49@mail.ru)

а устье – в Амурском заливе Японского моря в Южном Приморье России. Дорожно-транспортные магистрали сопровождали многочисленные поселения, города, укрепления и фортификации. Значительный расцвет водные пути сообщения в бассейне Раздольной получили при чжурчжэньском государстве Восточное Ся (1215–1234). Данная водная магистраль обслуживала столицу Восточного Ся – город Кайюань (Красноярское городище) и «Двуградие» (Южно-Уссурийское и Западно-Уссурийское городища). Чжурчжэни Восточного Ся имели военный флот, контролировавший морские, сухопутные и речные границы с сопредельными странами, особенно с государством Корё (918–1392) и монгольской империей Юань (1268–1381). Контролировали и охраняли водный путь погранично-оборонительные стены и валы, возведенные в главных стратегических точках. Средством передвижения по водному пути служила парусная лодка, изображение которой сохранилось на сосуде из чжурчжэньского городища Шайгинское. Пассажирское и товарное судоходство в бассейне Раздольной сохранялось и активно развивалось во время освоения Россией территории Дальнего Востока вплоть до начала XX в. Магистраль обслуживали пароходы, маяки, причалы, осуществлялись перевозки пассажиров, грузов, материалов для строительства железной дороги между Владивостоком и Хабаровском.

**Ключевые слова:** водные пути, дорожно-транспортные магистрали, Приморье, Восточное Ся, польцевская культура, Бохай, чжурчжэни, Раздольная, Суйфун.

*Статья поступила в редакцию 28.02.2022*

Водные пути в истории человечества всегда играли важную роль. По рекам, морям и океанам происходило освоение новых территорий Старого и Нового Света, осуществлялись торговые дела и культурные контакты, распространялись религии и знания, происходило знакомство разных народов. Вдоль водных путей неизбежно появлялись поселения, а в узловых местах магистралей сооружались укрепления, возводились дозорные и сигнальные вышки, обустроивались торговые города, исполнявшие все необходимые функции, начиная от безопасности, контроля и охраны территории и заканчивая организацией всей административно-военно-хозяйственной деятельности. Наглядным примером этому является российское Приморье, уникальная речная сеть которого служит «кровеносной системой» для территории Дальнего Востока. Большинство рек Приморья впадает в Японское море, что значительно расширяет не только внутреннюю жизнедеятельность населения, но и внешнюю, поскольку обеспечивает контакты со всем внешним миром. Несколько рек Приморья впадают в озеро Ханка, по которому проходит граница с Китаем. Крупнейшая река Уссури несет свои воды в Амур, выполняя на Дальнем Востоке с древних времен весь спектр коммуникаций, включая пограничные. Водные пути Дальнего Востока исследованы крайне неравномерно. Повезло Китаю, где в династийных хрониках отражены водные и сухопутные пути сообщения с обозначением контролируемых их крепостей и почтовых станций, в том числе и на Амуре<sup>1</sup>. Иная ситуация сложилась в российском Приморье. Древние, средневековые и дореволюционные пути сообщения установлены для северо-востока и востока Приморья по археологическим и этнографическим источникам<sup>2</sup> (рис. 1). Южное Приморье осталось без должного внимания, хотя в истории дальневосточных земель оно сыграло весомую роль.

Освоение территории «на весле да на шесте» наглядно проявляется в бассейне реки Раздольной. Ее исток лежит на северо-востоке Китая в провинции Хэйлунцзян и образуется из слияния рек Сяосуйфыньхэ (169 км) и Дасуйфыньхэ (148 км). Общая длина реки Раздольной составляет 245 км, на территории Приморского края – 191 км. В раннем плейстоцене

<sup>1</sup> Цзилинь тунши. Чанчунь, 2008. Т. 2. С. 12–17.

<sup>2</sup> Арсеньев В.К. Собрание сочинений. Владивосток, 2012. Т. III. С. 118; Дьякова О.В. Военное зодчество Центрального Сихотэ-Алиня. М., 2009. С. 245; Дьякова О.В. Укрепления бассейна Аввакумовки в Восточном Приморье // Краткие сообщения института археологии. 2020. № 260. С. 368–386.

река входила в систему Амура. В среднем плейстоцене, когда уровень моря был существенно ниже современного, один из водотоков, впадавший непосредственно в Японское море, перепилил базальтовую перемычку. В результате значительная часть водосборного бассейна оказалась переориентирована на юг. На территории Китая Раздольная является горной рекой, на территории российского Приморья – равнинной. В верхнем течении русло реки умеренно извилистое, в нижнем – сильно извилистое, в низовьях русло разветвлено и имеет ширину 100–200 м. Глубина реки 0,5–5 м, скорость течения не превышает 1,5–3 м/с, ширина реки 100–150 м, дно реки галечное и песчаное, высота крутых обрывистых берегов 0,5–5 м. В районе Уссурийска река поворачивает на юг и впадает в Амурский залив Японского моря, образуя мелководный Тавричанский лиман.

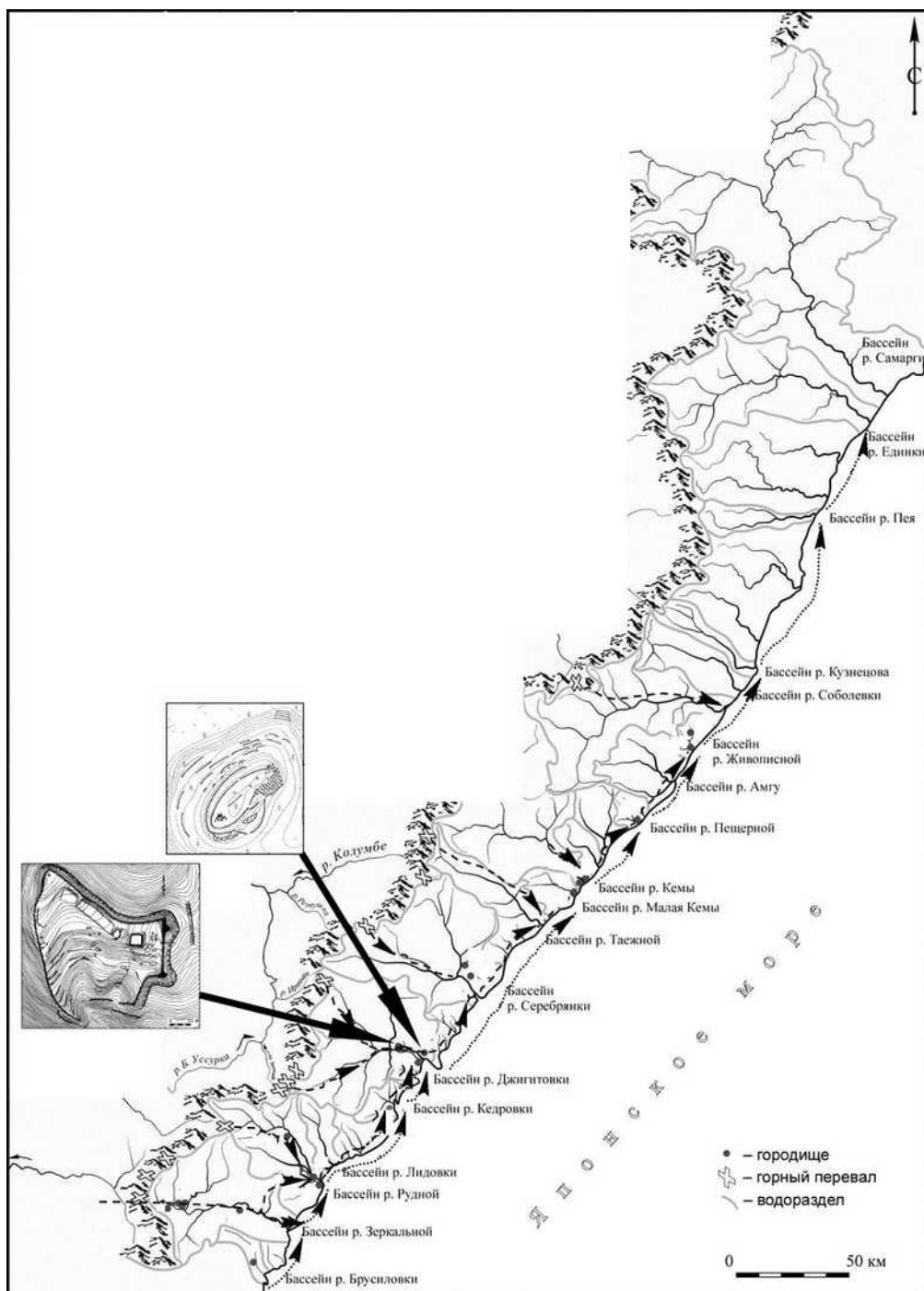


Рис. 1. Карта водных путей Северо-Восточного и Восточного Приморья  
(по: Дьякова О.В. Военное зодчество Центрального Сихотэ-Алиня.  
М., 2009. С. 174, рис. 131)

В древности Раздольная являлась естественной и самой удобной транспортной артерией из Маньчжурии к берегам Японского моря. Удобная для проживания территория требовала контроля, охраны и защиты. В бассейне Раздольной обнаружено около 30 укреплений разных эпох (рис. 2). Одними из самых древних памятников являются укрепленное поселение Сенькина Шапка и Борисовское городище, на которых обнаружен материал польцевской культуры конца I тыс. до н.э. Укрепление Сенькина Шапка расположено на высоком скалистом мысу правого берега р. Раздольной, исследовавшееся в середине XX в. Дальневосточной археологической экспедицией под руководством академика А.П. Окладникова. Сенькина Шапка занимала господствующее стратегическое положение, позволявшее контролировать значительную часть акватории Раздольной вплоть до выхода в море. В 16 км от нее в месте слияния рек Борисовка и Казачка (притоков Раздольной) в 1916 г. А.З. Фёдоровым было открыто Борисовское городище, с которого не только обозревается долина реки, но и видна Сенькина Шапка<sup>3</sup>. Это означает, что уже в эпоху железного века Раздольная служила речным путем для проживавших там племен и находилась под контролем укреплений.

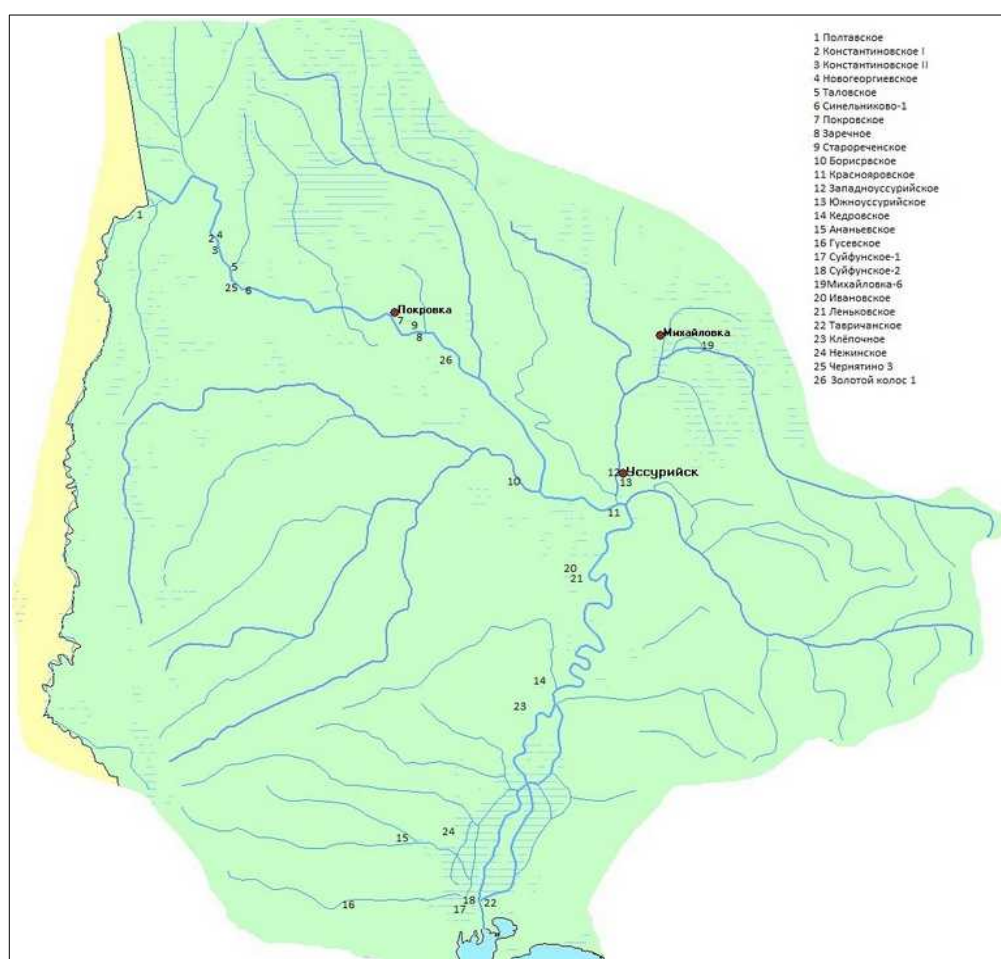


Рис. 2. Карта укреплений бассейна реки Раздольной в Южном Приморье (составлена О.В. Дьяковой, публикуется впервые).

В Средневековье раздольнинская водная магистраль активно функционировала при первом тунгусо-маньчжурском государстве Бохай (698–926). Об этом свидетельствуют городища и поселения, расположенные вдоль реки и по ее притокам. Наиболее значимое среди них «Двоеградие», представленное Западно-Уссурийским, Южно-Уссурийским городищами и охраняющим их редутом (рис. 3). «Двоеградием» называют два торговых города, расположенных по берегам реки. Южно-Уссурийское городище находится в долине левого берега р. Раздольной южной части г. Уссурийска. А.П. Окладников отождествлял

<sup>3</sup> Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском и его окрестностях. Никольск-Уссурийский, 1916. С. 1–3.

Южно-Уссурийское городище с центром бохайского округа Шуайбинь<sup>4</sup>. Э.В. Шавкунов полагал, что от Шуайбиня начиналась «дорога в Японию», т.е. от Южно-Уссурийского городища<sup>5</sup>. Из китайских летописей известно, что Бохай был крупной морской державой, имел военно-морской и торговый флот, умел строить суда, оснащенные парусами и веслами, 29 раз отправлял посольства в Японию, несколько раз в Объединенную Силлу, вел активную торговлю с Китаем<sup>6</sup>. Следовательно, в I тыс. н.э. бассейн р. Раздольной служил международной водной артерией, имевшей мощную защиту.

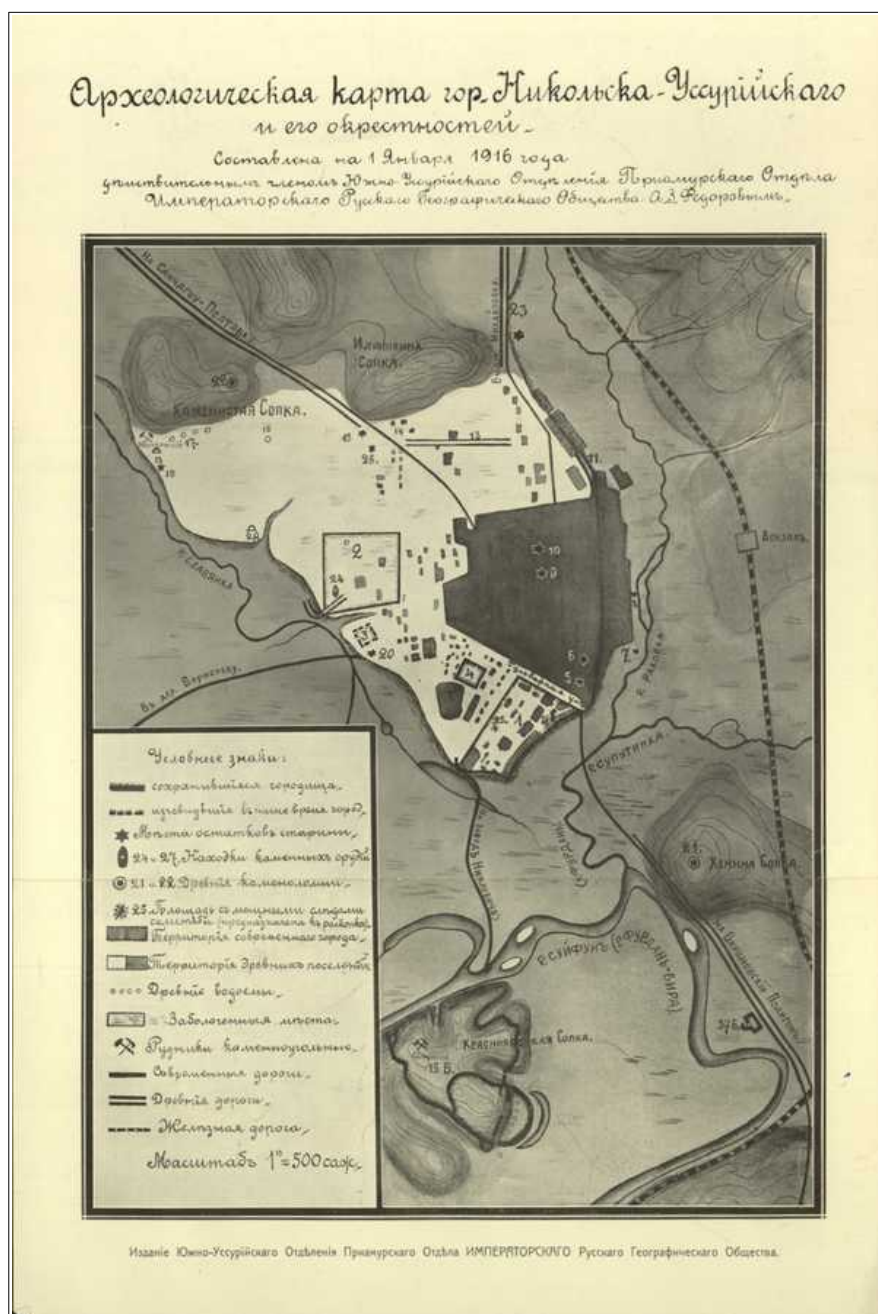


Рис. 3. Карта археологических памятников Уссурийска (по: Фёдоров Ф.З. Альбом «Археологические изыскания в Южно-Уссурийском крае в 1915 году». Приложение к книге: Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском и его окрестностях. Никольск-Уссурийский, 1916)

<sup>4</sup> Окладников А.П. Далекое прошлое Приморья. Владивосток, 1959.

<sup>5</sup> Государство Бохай (698–926) и племена Дальнего Востока России. М., 1994. С. 166–167.

<sup>6</sup> Воробьев М.В. Маньчжурия и Восточная Внутренняя Монголия (с древнейших времен до IX в. включительно). Владивосток, 1994. С. 118–119.

Через два века эстафету речного и морского сообщения в бассейне Раздольной приняли чжурчжэни империи Цзинь (1115–1234) и государство Восточное Ся (1215–1234), использовавшие не только бохайские речные и морские маршруты, но и создавшие новые путевые сети, необходимые для решения собственных военных, экономических и политических задач. В бассейне р. Раздольной находилась Верхняя столица Восточного Ся – город Кайюань, ассоциированный Тории Рюдзо и Чжан Тэйсяном с Красноярским городищем<sup>7</sup>. Городище периметром 8 км, площадью 180 га, укреплено тремя рядами валов высотой 5–6 м, 14 воротами с «ловушками», позволяющими простреливать нападавших со всех сторон<sup>8</sup>. Планировка городища, включавшая «запретные» города, редуты, колоннадные дворцовые здания, водоемы, соответствовала столичному статусу<sup>9</sup>. Обнаруженные при раскопках датирующие артефакты – печать и эталонная гиря – подтверждают его идентификацию с Верхней столицей Кайюань<sup>10</sup>. Рядом со столицей функционировало отремонтированное Восточным Ся «Двуградье», т.е. Южно-Уссурийское и Западно-Уссурийское городища. К ним от устья реки Кедровки, притока Раздольной, подходила дорога<sup>11</sup>. Водные пути бассейна Раздольной контролировались и охранялись заградительными линиями, возведенными в стратегически важных местах: на водоразделе рек Нежинка и Ананьевка (хребет Барачный), с которого просматривалось устье р. Раздольной, Амурский залив, а также чжурчжэньские горные городища Ананьевское и Федоровское; вал на перевале р. Перевозной, перегораживающей правую долину р. Раздольной; вал (раздольнинский), являющийся, по мнению Ф.Ф. Буссе, южным продолжением стены Чан-чэн, некогда отделявшей Маньчжурию от Кореи<sup>12</sup> (рис. 4).

Наличие у Восточного Ся развитого судостроения подтверждают письменные и археологические источники. Известна тактика военного флота Восточного Ся – выстраивание судов в кильватерный ордер (один за другим на установленном расстоянии).

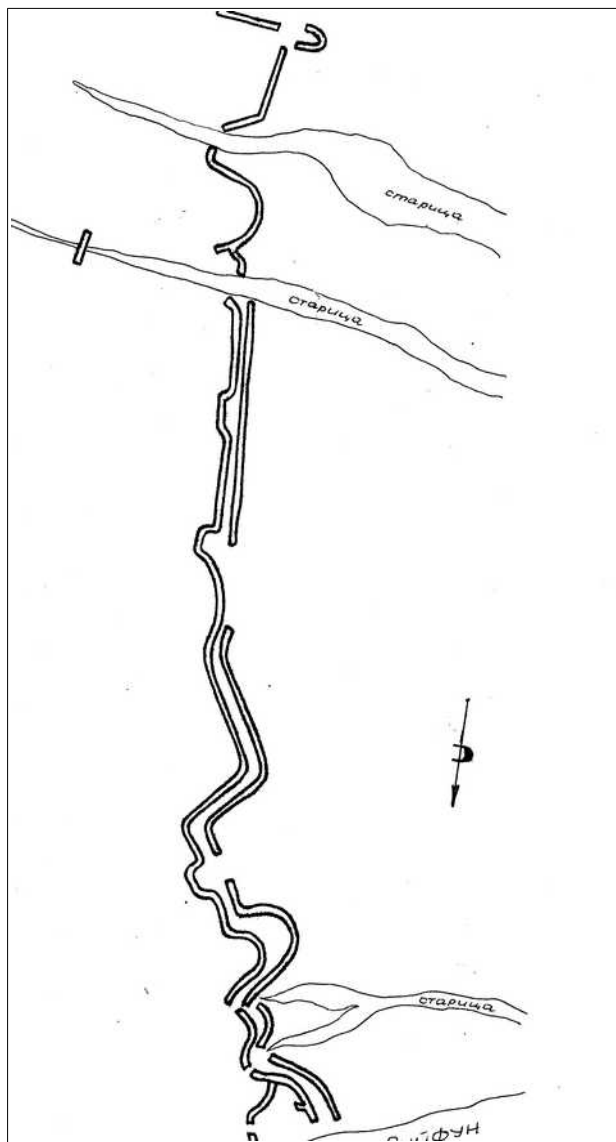


Рис. 4. План раздольнинского заградительного вала (по: Буссе Ф.Ф., Кропоткин Л.А. Остатки древностей в Амурском крае // Записки Общества изучения Амурского края. Владивосток, 1908. Т. 12. С. 12)

<sup>7</sup> Тории Рюдзо. Записки о путешествии по Северо-Восточной Азии. С. 203–204; Чжан Тайсян. О местонахождении города Кайюань начала юаньской эпохи // Сюэси юй таньсо. 1982. № 1. С. 304.

<sup>8</sup> Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском... С. 24.

<sup>9</sup> Воробьев М.В. Развалины дворца в Красноярской крепости в Приморье // Историко-филологические исследования. М., 1967. С. 430–435; Воробьев М.В. Культура чжурчжэней и государства Цзинь (X в. – 1234 г.). М., 1983. С. 267.

<sup>10</sup> Артемьева Н.Г. 20 лет исследований Красноярского городища – Верхней столицы государства Восточное Ся (1215–1233) // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2015. № 2 (79). С. 218–230.

<sup>11</sup> Буссе Ф.Ф. Остатки древностей в долинах Лефу, Даубихэ и Улахэ // Записки Общества изучения Амурского края. 1888. Т. 1. С. 1–28.

<sup>12</sup> Буссе Ф.Ф., Кропоткин Л.А. Остатки древностей в Амурском крае // Записки Общества изучения Амурского края. Владивосток, 1908. Т. 12. С. 12.

Основным типом судов служила парусная лодка. О ее облике можно судить по изображению парусника на сосуде, обнаруженном на Шайгинском городище<sup>13</sup>.

Раздольнинский речной путь после разгрома монголами Восточного Ся сохранялся до XX в. включительно. Им пользовалось аборигенное население. В.К. Арсеньев отмечал, что в Уссурийском крае единственные путевые нити – это реки. «У местных инородцев есть два способа передвижений: 1) летом на лодках и 2) зимой – с нартами на собаках»<sup>14</sup>. Для лодки орочи выбирали подходящее дерево, выдалбливали «улимагду» (лодку) и в ней спускались вниз по реке<sup>15</sup>.

Наиболее активно водный путь по Раздольной через Амурский залив к Японскому морю оказался востребован Россией при освоении территории Дальнего Востока. Подробная информация об этом содержится во многих выпусках газеты «Владивосток»: «В 1884 году... по реке Суйфун от Раздольного до Речного и обратно два раза в неделю ходил речной мелко-сидящий колесный пароход “Пионер” грузоподъемностью около 22 тонн, предназначенный для пассажирских перевозок»<sup>16</sup>. В № 39 от 29 сентября 1891 г. той же газеты сообщалось: «...в 1885 году на острове Речном был поставлен Суйфунский маяк, имевший белый проблесковый огонь с дальностью видимости 12,5 миль. Маяк работал и зимой, так как движение по льду вблизи устья Суйфуна было интенсивным. Позже на маяке появилась спасательная станция круглогодичного действия, на которой были даже сани-лодка – универсальное транспортное средство». Российское правительство по представлению Приамурского генерал-губернатора ежегодно выплачивало «...пособие за содержание срочных пароходных рейсов по реке Суйфун – 6000 рублей»<sup>17</sup>. В конце 1880-х гг. в Англии был куплен винтовой пароход «Новик» длиной 45 м, шириной 6,6 м, максимальной осадкой 10,5 футов (около трех метров); пароход имел два трюма на 310 т груза и развивал скорость до 13 узлов. С 25 апреля 1889 г. «Новик» начал регулярную навигацию по заливу Петра Великого Японского моря. По вторникам и пятницам он совершал рейс к устью Суйфуна, к острову Речному, где его ожидал для перегруза пароход «Пионер». Оплата проезда от острова Речного до Раздольного была следующая: билет в каюте стоил 3 руб., палубный билет – 1 руб., пуд груза – 20 коп. В селе Раздольном «Пионер» разгружался у причала<sup>18</sup>. Необходимость в речных перевозках в 1895 г. отпала после завершения строительства железной дороги и начала движения грузовых и пассажирских поездов.

Таким образом, на весле, на шесте да на машинной тяге три тысячи лет осуществлялись водные коммуникации в Южном Приморье. В раннем железном веке в I тыс. до н.э. водный путь по Раздольной (Суйфуну) освоили носители польцевской культуры, зорко охранявшие и контролировавшие его из своих крепостей. Активно раздольнинской водной магистралью пользовались средневековые тунгусо-маньчжуры (бохайцы и чжурчжэни), умевшие не только строить парусные суда и совершать на них морские путешествия в близлежащие восточные страны, но и виртуозно владевшие военной тактикой речного и морского боя. Дорогой жизни являлась река для аборигенов Приморья в Новое время, ловко передвигавшихся на лодках-улимагдах по всему Дальневосточному краю. Важную роль раздольнинская водная магистраль сыграла в освоении Дальнего Востока Россией. Пароходами перевозились люди и грузы, в том числе для строительства железной дороги, сделавшей нерентабельными водные перевозки по Раздольной. Не забыта Раздольная и в наши дни. Жители края, ловко передвигаясь на моторных лодках и катерах, прибывают сюда на рыбалку и отдых.

<sup>13</sup> Шавкунов В.Э. Об изображении парусника на сосуде из Шайгинского городища // Новые материалы по средневековой археологии Дальнего Востока СССР: сб. науч. тр. Владивосток, 1989. С. 147–149.

<sup>14</sup> Арсеньев В.К. Собрание сочинений... Т. III. С. 118.

<sup>15</sup> Арсеньев В.К. Путевой дневник. 1908–1909 гг. // Архив Приморского краевого отделения Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество» – Общества изучения Амурского края (ПКО РГО – ОИАК). Ф. 14. Оп. 1. Д. 12.

<sup>16</sup> Владивосток. 1891. № 39 (29 сент.).

<sup>17</sup> Там же.

<sup>18</sup> Владивосток. 1888. № 15 (10 апр.).

### Литература

- Арсеньев В.К. Собрание сочинений. Владивосток: Рубеж, 2012. Т. III. 781 с.
- Артемова Н.Г. 20 лет исследований Красноярского городища – Верхней столицы государства Восточное Ся (1215–1233) // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2015. № 2 (79). С. 218–230.
- Буссе Ф.Ф. Остатки древностей в долинах Лефу, Даубихэ и Улахэ // Записки Общества изучения Амурского края. 1888. Т. 1. С. 1–28.
- Буссе Ф.Ф., Кропоткин Л.А. Остатки древностей в Амурском крае // Записки Общества изучения Амурского края. 1908. Т. 12. 21 с.
- Воробьев М.В. Культура чжурчжэней и государства Цзинь (X в. – 1234 г.). М.: Наука, 1983. 367 с.
- Воробьев М.В. Маньчжурия и Восточная Внутренняя Монголия (с древнейших времен до IX в. включительно). Владивосток: Дальнаука, 1994. 409 с.
- Воробьев М.В. Развалины дворца в Красноярской крепости в Приморье // Историко-филологические исследования: сб. ст. к 75-летию академика Н.И. Конрада. М., 1967. С. 430–435.
- Государство Бохай (698–926) и племена Дальнего Востока России / отв. ред. Э.В. Шавкунов. М.: Наука, 1994. 219 с.
- Дьякова О.В. Военное зодчество Центрального Сихотэ-Алиня. М.: Восточная литература, 2009. 245 с.
- Дьякова О.В. Укрепления бассейна Аввакумовки в Восточном Приморье // Краткие сообщения института археологии. 2020. № 260. С. 368–386.
- Окладников А.П. Далекое прошлое Приморья. Владивосток: Примор. кн. изд-во, 1959. 292 с.
- Тории Рюдзо. Записки о путешествии по Северо-Восточной Азии. [Без выходных данных]. С. 203–204.
- Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском и его окрестностях. Никольск-Уссурийский, 1916. 24 с.
- Цзилин тунши (Общая история Цзилинь). Чанчунь: Цзилин Жэньминь чубаньшэ (Цзилинское народное издательство), 2008. Т. 2. 409 с. (на кит. яз.)
- Чжан Тайсян. О местонахождении города Кайюань начала юаньской эпохи // Сюэси юй таньсо (Учеба и исследования). 1982. № 1. С. 304–312. (на кит. яз.)
- Шавкунов В.Э. Об изображении парусника на сосуде из Шайгинского городища // Новые материалы по средневековой археологии Дальнего Востока СССР: сб. науч. тр. Владивосток, 1989. С. 147–149.

### References

- Arsen'ev, V.K. (2012). *Sobranie sochineniy* [Collected Works]. Vladivostok, Rubezh. Vol. III. 781 p.
- Artem'eva, N.G. (2015). 20 let issledovaniy Krasnoyarskogo gorodishcha – Verkhney stolitsy gosudarstva Vostochnoe Sya (1215–1233) [20 Years of Research of the Krasnoyarsky Settlement – the Upper Capital of the State of Eastern Xia (1215–1233)]. In *Vestnik Rossiyskogo gumanitarnogo nauchnogo fonda*. No. 2 (79), pp. 218–230.
- Busse, F.F. (1888). *Ostatki drevnostey v dolinakh Lefu, Daubikhe i Ulakhe* [Remains of Antiquities in the Valleys of Lefu, Daubikhe and Ulakhe]. In *Zapiski Obshchestva izucheniya Amurskogo kraya*. Vol. 1, pp. 1–28.
- Busse, F.F., Kropotkin, L.A. (1908). *Ostatki drevnostey v Amurskom krae* [The Remains of Antiquities in the Amur Region]. In *Zapiski Obshchestva izucheniya Amurskogo kraya*. Vol. 12. 21 p.
- (2008). *Czilin' tunshi* [General History of Chilin']. Chanchun', Czilin' Zhen'min' chuban'she. Vol. 2. 409 p. (In Chin.).

Dyakova, O.V. (2009). *Voennoe zodchestvo Tsentral'nogo Sikhote-Alinya* [Military Architecture of the Central Sikhote-Alin]. Moscow, Vostochnaya literatura. 245 p.

Dyakova, O.V. (2020). *Ukrepleniya basseyna Avvakumovki v Vostochnom Primor'e* [Fortifications of the Avvakumovka Basin in the Eastern Primorye]. In *Kratkie soobshcheniya instituta arheologii*. No. 260, pp. 368–386.

Fyodorov, A.Z. (1916). *Pamyatniki stariny v gorode Nikol'ske-Ussuriyskom i ego okrestnostyakh* [Ancient Monuments of Nikolsk-Ussuriysky and Its Environs]. Nikol'sk-Ussuriyskiy. 24 p.

Okladnikov, A.P. (1959). *Dalyokoe proshloe Primor'ya* [The Distant Past of Primorye]. Vladivostok, Primor. kn. izd-vo. 292 p.

Shavkunov, E.V. (Ed.). (1994). *Gosudarstvo Bohay (698–926) i plemena Dal'nego Vostoka Rossii* [The State of Bohai (698–926) and the Tribes of the Russian Far East]. Moscow, Nauka. 219 p.

Shavkunov, V.E. (1989). *Ob izobrazhenii parusnika na sosude iz Shayginskogo gorodishcha* [About the Image of a Sailboat on a Vessel from the Shaiginsky Settlement]. In *Novye materialy po srednevekovoy arkheologii Dal'nego Vostoka SSSR*. Vladivostok, pp. 147–149.

Torii Ryudzo. *Zapiski o puteshestvii po Severo-Vostochnoy Azii* [Notes about a Trip to Northeast Asia], pp. 203–204.

Vorob'ev, M.V. (1967). *Razvaliny dvortsa v Krasnoyarskoy kreposti v Primor'e* [The Ruins of the Palace in the Krasnoyarskaya Fortress in Primorye]. In *Istoriko-filologicheskie issledovaniya. Sbornik statey k 75-letiyu akademika N.I. Konrada*. Moscow, pp. 430–435.

Vorob'ev, M.V. (1983). *Kul'tura chzhurchheney i gosudarstva Czin'* [Culture of the Jurchens and the Jin State]. Moscow, Nauka, Vostochnaya literatura. 365 p.

Vorob'ev, M.V. (1994). *Man'chzhuriya i Vostochnaya Vnutrennyaya Mongoliya (s drevneyshikh vremen do IX v. vklyuchitel'no)* [Manchuria and Eastern Inner Mongolia (from Ancient Times to the 9<sup>th</sup> Century Inclusive)]. Vladivostok, Dal'nauka. 409 p.

Zhang Tahsyan (1982). *O mestonahozhdenii goroda Kajyuan' nachala yuan'skoy epokhi* [About the Location of the City of Kaiyuan of the Beginning of the Yuan Era]. In *Syuesi yuj tan'so*. No. 1, pp. 304–312. (In Chin.).

С.Т. Гайдин  
Г.А. Бурмакина\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>30</sup> Там же. С. 56.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>51</sup> Там же. С. 41.

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

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

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

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

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

<sup>57</sup> Там же. С. 368.

<sup>58</sup> Там же. С. 441.

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>60</sup> Там же. С. 538, 549.

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

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

<sup>63</sup> Там же. С. 414.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>70</sup> Там же. С. 594.

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

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

<sup>73</sup> Там же. С. 268.

<sup>74</sup> Там же. С. 345.

<sup>75</sup> Там же. С. 478.

<sup>76</sup> Там же. С. 495.

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

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

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

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

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

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

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

<sup>79</sup> Там же. С. 542.

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

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

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

<sup>83</sup> Там же. С. 585, 602.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Литература*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### References

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Нижневартского 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 каменных 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 паромного 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.

В.В. Ткачев\*

## УЧАСТИЕ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ ИРКУТСКА В ИЗУЧЕНИИ И ПОПУЛЯРИЗАЦИИ ВОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СИБИРСКОГО СЕВЕРА И ПРИБАЙКАЛЬЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-9  
УДК 94(571.53):316.477–055.2*Выходные данные для цитирования:**Ткачев В.В. Участие художественной интеллигенции Иркутска в изучении и популяризации водного пространства Сибирского Севера и Прибайкалья во второй половине XIX – начале XX века // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 114–123. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-09.pdf>*

V.V. Tkachev\*

THE PARTICIPATION OF THE ARTISTIC INTELLIGENTSIA OF IRKUTSK IN THE STUDY AND POPULARIZATION OF THE WATER SPACE OF THE SIBERIAN NORTH AND BAIKAL REGION IN THE SECOND HALF OF THE 19<sup>TH</sup> – EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURIES

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-9

*How to cite:**Tkachev V.V. The Participation of the Artistic Intelligentsia of Irkutsk in the Study and Popularization of the Water Space of the Siberian North and Baikal Region in the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 114–123. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-09.pdf>]*

**Abstract.** The article, based on diverse sources from the collections of the State Archive of the Irkutsk Region and the Irkutsk Regional Art Museum named after V.P. Sukachev, describes the activities of representatives of the artistic intelligentsia of Irkutsk and collectors close to it in the study and popularization of Siberian nature, including waterways and reservoirs, in the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century. The artists were part of hydrographic expeditions, including those organized by the East Siberian Department of the Imperial Russian Geographical Society. They influenced the formation of the image of the North and Baikal Siberia among contemporaries. Irkutsk collectors close to the artists acquired and exhibited paintings depicting views of Siberian rivers, lakes, and the Arctic Ocean in museums and at various venues. The revealed constituent and accompanying documents, reports, plans, posters, announcements allow us to reconstruct in detail the history of the creation of vast collections of art objects by Irkutsk residents, the implementation of large exhibition projects, to highlight the role of artists and collectors in the study and popularization of the natural resources of Siberia.

**Keyword:** Siberian North, Baikal region, hydrographic expeditions, artistic intelligentsia, collectors, museums, exhibitions.

*The article has been received by the editor on 11.01.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** В статье на основе разноплановых источников из фондов Государственного архива Иркутской области и Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева охарактеризована деятельность представителей художественной интеллигенции Иркутска и близких к ней коллекционеров по изучению и популяризации сибирской природы, включая водные артерии и водоемы, во второй половине XIX – начале XX в. Художники входили в состав гидрографических экспедиций, в том числе тех, которые

\* **Виталий Викторович Ткачев**, аспирант, Иркутский государственный университет, Иркутск, Россия, e-mail: [vitaliy.tkachev.96@mail.ru](mailto:vitaliy.tkachev.96@mail.ru)  
**Vitaliy Viktorovich Tkachev**, Post-Graduate Student, Irkutsk State University, Irkutsk, Russia, e-mail: [vitaliy.tkachev.96@mail.ru](mailto:vitaliy.tkachev.96@mail.ru)

организовывал Восточно-Сибирский отдел Императорского Русского географического общества, влияли на формирование образа Севера и Байкальской Сибири среди современников. Близкие к художникам иркутские коллекционеры приобретали и выставляли в музеях и на различных площадках живописные полотна, изображавшие виды сибирских рек, озер, Северного Ледовитого океана. Выявленные учредительные и сопроводительные документы, отчеты, планы, афиши, объявления позволяют в деталях восстановить историю создания иркутскими обширных собраний предметов искусства, реализацию крупных выставочных проектов, осветить роль художников и коллекционеров в изучении и популяризации природных богатств Сибири.

**Ключевые слова:** Сибирский Север, Прибайкалье, гидрографические экспедиции, художественная интеллигенция, коллекционеры, музеи, выставки.

*Статья поступила в редакцию 11.01.2022*

Многие современные исторические исследования направлены на то, чтобы восстановить историю освоения северных территорий Сибири и Прибайкалья во второй половине XIX – начале XX в., роль в этом процессе представителей различных категорий населения<sup>1</sup>. В пореформенное время в региональном сообществе все более проявлялся интерес к изучению сибирской речной системы, росло понимание необходимости интенсификации развития водных транспортных артерий. Одним из тех, кто затратил большие силы и средства на изучение речной системы, был иркутский купец А.М. Сибиряков, который в 1870–1880-х гг. разработал «грандиозный проект оживления и расширения сибирской торговли на севере и северо-востоке Сибири», видя при этом главную задачу «в изучении возможности судоходства по сибирским рекам с целью поиска и прокладки путей сообщения с Европой»<sup>2</sup> (рис. 1).

Однако не только купцы, представители администрации и ученые беспокоились о состоянии водных коммуникаций Сибири. Активное участие в этом процессе принимали и представители региональной художественной интеллигенции, а также близкие к ним коллекционеры.



Рис. 1. А.И. Корзухин (1835–1894). Портрет иркутского купца А.М. Сибирякова. (Из собрания Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева)

<sup>1</sup> См., напр.: Гузенков С.В. К вопросу об организации пароходного сообщения на Ангаре // Известия Архитектурно-этнографического музея «Тальцы»: сб. ст. Иркутск, Тальцы, 2021. Вып. 11. С. 98–101; Гимельштейн А.В. Выставки и краеведческая деятельность ВСОРГО. 1851–1931 гг. Иркутск, 2012; Кочкина Е.И., Вдовин А.С. «...Под пылающим северным сиянием»: иностранные исследователи Енисейского Севера в конце XIX – начале XX вв. // Гуманитарные науки в Сибири. 2017. Т. 24, № 3. С. 18–22; Гаврилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых: страницы истории. Иркутск, 2017; Комлева Е.В. Сибирское купечество: вклад в хозяйственное освоение и изучение Северо-Восточной Евразии (конец XVIII – XIX век). Новосибирск, 2018; Дикун А.С. Династия купцов Сибиряковых и ее роль в развитии Восточной Сибири в XVIII – начале XX века. М., 2021.

<sup>2</sup> Шахеров В.П. Исторический опыт участия иркутского купечества в эффективном развитии сибирской экономики XIX в. // Сибиряковские чтения. Материалы VII Всеросс. науч.-практ. конф., посвящ. 210-летию со дня рождения Н.Н. Муравьева-Амурского и 170-летию со дня рождения А.М. Сибирякова. Иркутск, 2020. С. 143–156.

Художественная интеллигенция Иркутска постепенно присоединялась к исследовательской работе. Так, в изучаемый период деятели искусства участвовали в гидрографических экспедициях. Также художники и коллекционеры поддерживали проекты по созданию общественных и научных центров: Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества (ВСО ИРГО), Общества распространения народного образования и народных развлечений в Иркутской губернии (ОРНОиНР). Сотрудничество сибиряков с москвичами и петербуржцами способствовало накоплению и распространению знаний о северо-восточной части Российской империи среди широких слоев населения.

Данная работа раскрывает деятельность художественной интеллигенции Иркутска по изучению водного пространства северных территорий Сибири и Прибайкалья во второй половине XIX – начале XX в., пропаганде природных богатств данных областей. На основе документов Государственного архива Иркутской области и Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева мы попытаемся осветить участие художников и коллекционеров в работе гидрографических экспедиций, научных и творческих объединений, просветительных центров, провести анализ выявленных свидетельств о деятельности иркутских коллекционеров, художников-исследователей, изучить собрания предметов искусства, с которыми, благодаря их усилиям, познакомились жители, восстановить историю организации некоторых художественных мероприятий, выделить трудности и особенности в процессе планирования и реализации выставочных проектов. Особый интерес представляют личные дела из собрания Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева, а также делопроизводственные документы общественных и научных объединений. Эти источники подтверждают активную деятельность коллекционеров и художников, которые принимали участие в гидрографических исследованиях, в частности Ф.М. Белкина и Н.А. Андреева, в подробностях восстанавливают процесс организации экспедиций по освоению водного пространства Сибирского Севера и Прибайкалья и по их результатам реализацию выставочных проектов во второй половине XIX – начале XX в.

Жизнь и деятельность разных представителей художественной интеллигенции изучали многие сибирские исследователи. В трудах В.Ф. Чиркова<sup>3</sup>, Б.С. Шостаковича<sup>4</sup>, Л.Н. Снытко<sup>5</sup>, Т.Г. Ларевой<sup>6</sup> и других восстанавливается история создания собраний произведений сибирского искусства, но о том, как мастера участвовали в экспедициях по изучению и освоению северных территорий Сибири и Прибайкалья, написано довольно мало. Организация научных исследований и участие в них художественной интеллигенции Иркутска рассматривались в подробных исследованиях В.П. Шахерова<sup>7</sup>, Н.И. Гавриловой<sup>8</sup> и других авторов. Особенности формирования социокультурных связей, художественной жизни города Иркутска во второй половине XIX – начале XX в., историю проведения выставок, участие в данных событиях иркутян изучали исследователи разных направлений. Так, о создании и реализации выставочных проектов в общедоступных местах, работе коллекционеров сообщали в своих трудах А.Д. Фатьянов<sup>9</sup>, Ю.П. Лыхин<sup>10</sup> и др. Большинство работ известного искусствоведа, историка А.Д. Фатьянова, было посвящено восстановлению свидетельств о включении мастеров в состав научных экспедиций по изучению истории коренных жителей Прибайкалья и северных территорий Сибири, выявлению особенностей

<sup>3</sup> Чирков В.Ф. Изобразительное искусство Сибири XVII – начала XXI вв.: словарь-указатель: в 2 т. Тобольск, 2014. Т. 1. С. 134.

<sup>4</sup> Завещано потомкам: художественная коллекция В.П. Сукачева в Иркутске: художественный альбом / сост. Л.Н. Снытко. Иркутск, 2009. С. 8–13.

<sup>5</sup> Снытко Л.Н. «Рожденный в стране изгнания» // Традиции и современность. Художественная жизнь Иркутска XIX – начала XXI века. Мат-лы науч. конф. «Сукачевские чтения – 2012». Иркутск, 2012. Вып. 11. С. 19–21.

<sup>6</sup> Ларева Т.Г. История изобразительного искусства Прибайкалья XX – начала XXI века. Иркутск, 2015.

<sup>7</sup> Шахеров В.П. Губернский городской социум: формирование общественного пространства и инициатив // Государственная власть и общество: на материалах городов Иркутской губернии XIX – начала XX веков. Иркутск, 2019. С. 230–273.

<sup>8</sup> Гаврилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых... С. 15–17.

<sup>9</sup> Фатьянов А.Д. Владимир Сукачев. Иркутск, 1990. С. 10–14.

<sup>10</sup> Лыхин Ю.П. Художественная жизнь Иркутска (первая четверть XX века). Иркутск, 2002. С. 15–16.

природных объектов. Также автор прослеживал судьбы воспитанников Академии художеств, изучал живописные полотна из фондов Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева<sup>11</sup>.

Таким образом, с одной стороны, историки в разные годы постепенно собирали материал о выставочной, экспедиционной работе, отвечали на спорные вопросы, связанные с жизнью сибирских коллекционеров и мастеров. С другой – на данный момент в историографии отсутствуют обобщающие труды, которые восстановили бы в деталях участие иркутян в изучении и освоении водного пространства Сибирского Севера и Прибайкалья во второй половине XIX – начале XX в. Базируясь на анализе новых материалов, настоящая работа освещает историю участия отдельных представителей художественной интеллигенции в научных экспедициях.

Изучая культурные особенности Иркутска, исследователи обратили внимание на то, что в городе формируются уникальные и редкие коллекции предметов искусства, появляются хранители культурного наследия и ведущие ученые, которые изучали экспонаты. Они состояли и активно присоединялись к процессу по реализации научных проектов известных общественных научных объединений: ВСО ИРГО и ОРНОиНР<sup>12</sup> (рис. 2). Данные интеллектуальные центры проводили выставки, экспедиции, экскурсии и другие просветительские мероприятия. Все это дает возможность подробно рассмотреть как их работу, так и участвовавших в их деятельности художников и коллекционеров.



Рис. 2. Здание музея Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. Иркутск. Открытка начала XX в.

Прежде всего надо сказать, что ВСО ИРГО и ОРНОиНР выступали организаторами гидрографических экспедиций, в которых активное участие принимали представители региональной художественной интеллигенции. Выбор высококвалифицированных живописцев, выпускников Академии художеств, для научной работы происходил на заседаниях экспедиционных групп, учредителей и членов научных обществ, среди которых были известные ученые. На принятие решения о включении в состав экспедиции и назначении на ту или иную должность влияли следующие факторы: образование, опыт работы в экспедициях и военно-морской службы. В обязанности художников входила фиксация на бумаге природных объектов, ландшафта, водных просторов севера Сибири и Прибайкалья.

Первый художник, на котором мы остановимся, – Федор Михайлович Белкин (р. 1869), известный военный моряк, гидрограф, исследователь Онежского озера (1894 г.) и озера Байкал (1897, 1900–1902 гг.), Северного Ледовитого океана (1898–1899 гг.), Балтийского моря (1907–1909 гг., 1913–1917 гг.), один из первых русских офицеров-подводников, изобретатель и художник<sup>13</sup>. Федор Михайлович родился в 1869 г. в имении Белкино Ярославской губернии. В начале 1897 г. он приезжает в Иркутск. С этого момента и до 1902 г. был связан с городом, работает с иркутскими учеными, изображает в своих работах природные объекты и явления Прибайкалья и севера Сибири. Ф.М. Белкин участвовал в научных гидрографических экспедициях, которые организовывало ВСО ИРГО. 6 января 1897 г. был подписан «высочайший приказ по флоту» о назначении подполковника Ф.К. Дриженко начальником экспедиции, а 22 января помощник начальника гидрографической экспедиции Байкальского озера мичман Ф.М. Белкин уже отправился в с. Лиственничное, чтобы «озаботиться»

<sup>11</sup> Фатьянов А.Д. Судьба сокровищ, Иркутск, 1967. С. 11–12.

<sup>12</sup> Фатьянов А.Д. Художники, выставки, коллекционеры Иркутской губернии. Иркутск, 1995. С. 20–21.

<sup>13</sup> Колотило Л.Г. Военные моряки Байкала: проблемы исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению оз. Байкал в XVIII–XX вв. СПб., 2004. С. 104.

подготовкой судовых средств для будущих работ. Его главной задачей было наблюдение за постройкой в мастерских по сборке парома восьми гребных судов (четырех весельных катеров и четырех весельных ялов). Кроме того, мичман должен был проконтролировать приготовления к плаванию парохода «Иннокентий» и заняться наймом рабочих. В результате подробного изучения местного ландшафта, водного пространства, коренного населения он создавал живописные полотна, которые затем демонстрировались жителям на общедоступных выставках в музее ВСО ИРГО. В память о трудовом подвиге моряков вернувшийся из экспедиции лейтенант Ф.М. Белкин напишет картину с видом скалы Большая Колокольня. Работа будет находиться в доме Ф.К. Дриженко в Петербурге.

В научных экспедициях ВСО ИРГО по изучению сибирских рек Енисея, Ангары, Лены, Северного Ледовитого океана, озера Байкал проявил себя и известный сибирский художник, исследователь Николай Андреевич Андреев (1889–1938). Активно принимал участие в выставках Иркутского общества художников, показывал свои работы не только в Иркутске, Красноярске, Новосибирске, но и далеко на Севере – в Якутске. Н.А. Андреев был одним из создателей общества «Новая Сибирь», также поддерживал инициативу об учреждении единого Союза советских художников в Иркутске в 1932 г. Сохранились живописные полотна художника, которые создали образ севера Сибири: «Якуты» (1924 г.), «На крайнем Севере» (1922 г.) (рис. 3), «Пуговичник (Такмосит)» (1925 г.) (рис. 4), «Тунгусы» и «Собаки Севера» (1935 г.) и др.



Рис. 3. Н.А. Андреев (1889–1938). «На Крайнем Севере», 1922 г.  
(Из собрания Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева)

В ходе полярной гидрографической экспедиции на Северный Ледовитый океан в 1921 г. мастер выбирал обширные виды с берегов рек, океана, чтобы зрителям хорошо было видно знаменитые северные пейзажи. Многие сюжеты узнавали и гидрографы. По результатам научной работы произведения Н.А. Андреева были представлены на осенней выставке Иркутского общества художников в 1919 г., где их высоко оценила общественность. Вот какими словами характеризовали его современники: «Н.А. Андреев, как художник, много работал над собой, он любил Север. Чтобы лучше изучить его, весной нанимался в организацию продавцом на торговые судна и плыл на них до Якутска, с остановкой на пристанях для торговли. В Иркутск возвращался с последним пароходом. Такие путешествия повторялись несколько лет. Во время плавания он зарисовывал особо интересные и нужные ему места на Лене для задуманной им картины»<sup>14</sup>. Таким образом, Николай Андреевич создавал уникальные живописные полотна, которые вошли в состав фондов научных музеев и частных коллекций.

<sup>14</sup> Архив Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева (Архив ИОХМ). Личное дело Н.А. Андреева. Л. 4.

Также в научных экспедициях принимал участие Борис Иванович Лебединский (1891–1972) – известный иркутский график, живописец, создатель исторических полотен, долгое время работал в Комитете Севера (1924–1935). Борис Иванович активно сотрудничал с западными и местными мастерами, которые вместе с ним принимали участие в исследованиях водного пространства Прибайкалья и Севера. Большинство живописных полотен (пейзажи сибирских рек, оз. Байкал, портреты коренных жителей), созданных во время научных экспедиций в начале XX в., демонстрировалось на выставках Общества поощрения художеств (с 1910 г.) и в музее ВСО ИРГО на выставках Иркутского общества художников (с 1920 г.). Среди наиболее известных работ художника: «Багульник в Саянах» (1922 г.), «Горный пейзаж», «Река», «Аршан» (1931 г.), «Тайга сибирская» (1947 г.), «Байкал» (1947, 1958, 1966 гг.), «Сказ о Байкале» (1969 г.).

В организации мероприятий, где показывали живописные полотна художников, исследователей Севера и Прибайкалья, также принимали участие коллекционеры, зачастую малоизвестные сегодня, в собраниях которых продолжительное время находились многие работы вышеупомянутых живописцев. Одни из них – Алексей Петрович Богословский, инженер путей сообщения, художник. А.П. Богословский активно занимался общественной работой, связал свою жизнь с искусством. Алексей Петрович участвовал в организации региональных и международных мероприятий ВСО ИРГО, так как состоял его членом с 1894 г.<sup>15</sup>, собирал исторические, этнографические материалы, изучал музейные коллекции, публиковал свои статьи в издании ВСО ИРГО. Также он устраивал выставки работ Ф.М. Белкина, С.Е. Вронского, Б.И. Лебединского, Н.В. Лодейщикова и других художников-исследователей. С 1903 г. Алексей Петрович, разбираясь во многих вопросах и обладая независимостью суждений, состоял и постоянно поддерживал деятельность ОРНОиНР.

Сохранилась запись о том, что 6 июня 1900 г. после долгого обсуждения был принят устав общества и утверждена общая программа его деятельности. В создании организации принимали участие известные ученые и общественные деятели В.И. Вагин и В.А. Николаев. Изучая историю организации, можно заметить, что деятельность ОРНОиНР по приобщению иркутян к искусству была разделена на несколько направлений: проведение лекций, художественных выставок, концертов и спектаклей с демонстрацией живописных полотен и развитие художественного образования. Свою деятельность ОРНОиНР основывало на предварительном изучении состояния дел в сфере образования, культурной среде Иркутска. После завершения экспедиций, проведения опроса, анализа полученных данных на общем собрании общества магистр богословия Иоанн Дроздов предложил провести для иркутян и жителей Иркутской губернии серию лекций по истории искусства.

В рамках второго направления деятельности ОРНОиНР, заключавшегося в приобщении иркутян к искусству, организовывались концерты, спектакли, вечера, где демонстрировались живописные полотна сибирских мастеров. ОРНОиНР поддерживало также учебные заведения и просветительские организации. В отчете за 1900–1901 гг. сообщалось: «Почин к открытию рисовальной школы был положен художником Н.И. Верхотуровым и учителем рисования М.А. Рутченко, исходатайствовавшими уже разрешение господина иркутского

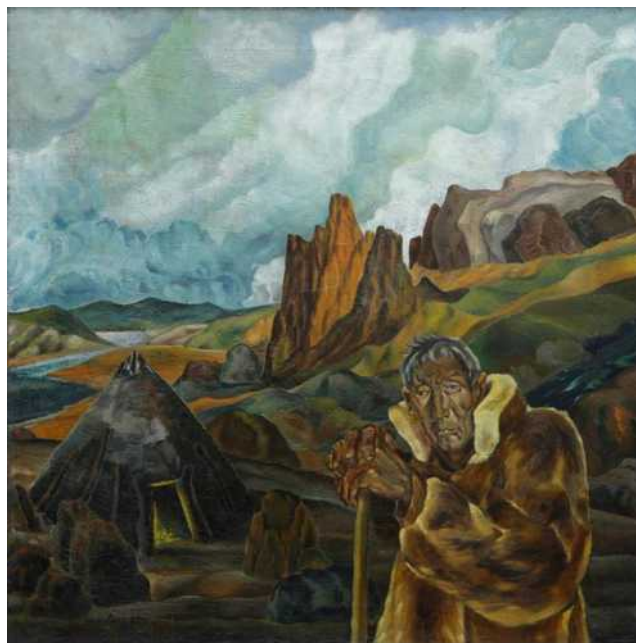


Рис. 4. Н.А. Андреев (1889–1938).  
«Пуговичник (Такмосит)», 1925 г.  
(Из собрания Иркутского областного  
художественного музея им. В.П. Сукачева)

<sup>15</sup> Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 293. Оп. 1. Д. 282. Л. 20.

гражданского Губернатора. Желая придать большую прочность предприятию, они обратились к обществу, чтобы школа была открыта от его имени и с некоторой гарантией предстоящих издержек»<sup>16</sup>. Инициативу создания учебного заведения поддержал и А.П. Богословский.

Многие художественные мероприятия Иркутска проводил известный собиратель предметов искусства и исследователь региона Руфин (Руфим) Самойлович Пророков (1858–1936) – член распорядительного комитета ВСО ИРГО, заведующий астрономической обсерваторией. С 1908 по 1917 г., в течение десяти лет, при музее обсерватории он устраивал художественные выставки, привлекая для участия в них не только местных профессиональных художников, но и любителей. В последующем привлекал на мероприятия мастеров и из других городов Сибири и даже С.-Петербурга. На этих выставках он приобретал произведения и для своей личной коллекции. В его собрании были работы сибиряков В.Д. Вучичевича-Сибирского, Г.И. Гуркина, Н.В. Лодейщикова, И.Г. Шешунова, этюды В.И. Сурикова. Многие из живописных полотен этих авторов формировали образ Сибирского Севера и Прибайкалья, отображали речную систему региона. После кончины его вдова передала Иркутскому художественному музею несколько картин из его коллекции, а также весь архив Р.С. Пророкова, связанный с организацией выставок, переписку с художниками, фотографии отдельных картин и экспозиции в музее ВСО ИРГО, каталоги и списки экспонированных произведений с оценкой их стоимости для продажи. Под его руководством в Иркутске было проведено девять художественных выставок с 1909 по 1917 г.<sup>17</sup>

Сведения о работе Руфина Самойловича в Иркутске можно встретить в переписке А.Н. Турунова с сотрудниками Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева. Анатолий Николаевич Турунов (1893–1954) – известный сибирский историк, исследователь истории художественного пространства Байкальской Сибири. Писал научные статьи по искусству, раскрывал жизнь и творчество многих сибирских мастеров, которые участвовали в научных экспедициях по освоению региона. Также Анатолий Николаевич известен как активный участник художественных событий: выставок живописных полотен, скульптур и других ценных и редких предметов. В фондах Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева представлены следующие акварели художника, раскрывающие особенности региона: «Голод», «Лама», «Крестьянин» и «Могилы».

В одном из писем к сотрудникам Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева А.Н. Турунов сообщал интересные сведения о сибирских художниках и работах, которые выставлялись коллекционерами в Иркутске в начале XX в.: «Уважаемые товарищи! Ваш ответ на запрос о работах художника М.И. Пескова получил. Благодарен за сообщенные сведения и обещание прислать фотоснимки с имеющихся у Вас двух художественных работ М.И. Пескова. Было бы интересно собрать в Вашем музее фотоснимки всех известных работ этого художника. Возможно, что в Иркутске можно найти и другие его работы. Я уже сообщал Вам, что на выставке “Старый Иркутск” (кажется, в 1914 г.) экспонировались два портрета его работы “Лаврентьевых” (из собрания Собакарёва). Возможно, что они и сейчас имеются в семье Собакарёвых. Жена Собакарёва урожденная Лаврентьева. Хорошо бы сфотографировать эти портреты. Собакарёвы жили где-то в районе улицы Желябова (б. Мало-Трапезникова). На выставку “Старый Иркутск” приходила сестра М.И. Пескова и обещала дать сведения о художнике, но тогда никто не заинтересовался и даже не спросили ее адреса. Позднее в местной газете печатали вызов к работам М.И. Пескова, но никто на него уже не откликнулся»<sup>18</sup>. Историк сообщает также о том, что недавно в Иркутске умер Р.С. Пророков (1936 г.), который много лет заведовал астрономической обсерваторией. Он сохранил записи о сибирских художниках и о создании своих живописных полотен, так как принимал активное участие в устройстве художественных выставок и общался со многими мастерами в начале XX в.

<sup>16</sup> ГАИО. Ф. 197. Оп. 1. Д. 4. Л. 6.

<sup>17</sup> Архив ИОХМ. Личное дело Р.С. Пророкова. Л. 6.

<sup>18</sup> Там же. Личное дело А.Н. Турунова. Л. 3.

Также художественные мероприятия проводил коллекционер М.Я. Лейбович. Моисей Яковлевич – сын иркутского купца. Известно, что он собирал редкие и уникальные книги, был поклонником изобразительного искусства. Ему удалось сохранить богатую книжную коллекцию, а собранные им картины были отданы на хранение в фонды Иркутской картинной галереи. В коллекции М.Я. Лейбовича находились произведения видных французских, итальянских, испанских живописцев конца XIX в. (испанского художника Хоакина Пальяреса-и-Альюстанте (подписывался как И. Паллар), итальянского художника Аттилио Прателла и др.) и рисунки русских мастеров В.Э. Борисова-Мусатова, М.В. Добужинского, Л.О. Пастернака, И.Е. Репина, К.А. Сомова, а также иркутян. В собрании Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева находится более тридцати картин и рисунков русских и иностранных художников, подаренные М.Я. Лейбовичем в 1921, 1925, 1928 и 1930 гг. Также в состав коллекции входили работы, которые были созданы во время научных экспедиций.

Таким образом, целый ряд представителей сибирской художественной интеллигенции, а также близких к художникам проживавших в Иркутске коллекционеров проявили себя в изучении и популяризации природных богатств Сибирского Севера и Прибайкалья: поддерживали региональные общественные, творческие и научные объединения, входили в состав научно-исследовательских экспедиций, занимались коллекционированием и выставочной деятельностью. Участвуя в гидрологических экспедициях, художники не только составляли чертежи, набрасывали эскизы окрестностей речных систем, но и создавали масштабные живописные полотна, изображавшие природные богатства региона, традиционный уклад быта аборигенных народов. Большинство работ после показа их на публичных выставках в Иркутске оставалось в научном музее при ВСО ИРГО. В настоящее время они составляют основу живописного и графического собрания Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева.

### *Литература*

*Гаврилова Н.И.* Купеческий род Сибиряковых: страницы истории. Иркутск: Оттиск, 2017. 151 с.

*Гимельштейн А.В.* Выставки и краеведческая деятельность ВСО ИРГО. 1851–1931 гг. Иркутск: ВостСибкнига, 2012. 240 с.

Государственная власть и общество: на материалах городов Иркутской губернии XIX – начала XX веков: колл. моногр. / науч. ред. Л.М. Дамешек. Иркутск: Оттиск, 2019. 612 с.

*Гузенков С.В.* К вопросу об организации пароходного сообщения на Ангаре // Известия Архитектурно-этнографического музея «Тальцы» / отв. ред. Ю.П. Лыхин. Иркутск: Тальцы, 2021. Вып. 11. С. 98–101.

*Дикун А.С.* Династия купцов Сибиряковых и ее роль в развитии Восточной Сибири в XVIII – начале XX века. М.: НИЦ ИНФРА-М, 2021. 165 с.

Завещано потомкам: художественная коллекция В.П. Сукачева в Иркутске: художественный альбом / сост. Л.Н. Снытко. Иркутск: Артиздат, 2009. 237 с.

*Колотило Л.Г.* Военные моряки Байкала: проблемы исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению оз. Байкал в XVIII–XX вв. СПб.: Наука, 2004. 559 с.

*Комлева Е.В.* Сибирское купечество: вклад в хозяйственное освоение и изучение Северо-Восточной Евразии (конец XVIII – XIX век). Новосибирск: Параллель, 2018. 398 с.

*Кочкина Е.И., Вдовин А.С.* «...Под пылающим северным сиянием»: иностранные исследователи Енисейского Севера в конце XIX – начале XX вв. // Гуманитарные науки в Сибири. 2017. Т. 24, № 3. С. 18–22.

*Ларева Т.Г.* История изобразительного искусства Прибайкалья XX – начала XXI века: науч. издание. Иркутск: Принт Лайн, 2015. 615 с.

*Лыхин Ю.П.* Художественная жизнь Иркутска (первая четверть XX века). Иркутск: Тальцы, 2002. 340 с.

Снытко Л.Н. «Рожденный в стране изгнания» // Традиции и современность. Художественная жизнь Иркутска XIX – начала XXI века. Материалы науч. конф. «Сукачевские чтения – 2012». Иркутск: Изд-во ИОХМ, 2012. Вып. 11. С. 19–21.

Фатьянов А.Д. Владимир Сукачев. Иркутск: Восточно-Сибирское кн. изд-во, 1990. С. 10–14.

Фатьянов А.Д. Судьба сокровищ. Иркутск: Восточно-Сибирское кн. изд-во, 1967. 168 с.

Фатьянов А.Д. Художники, выставки, коллекционеры Иркутской губернии. Иркутск: Восточно-Сибирское кн. изд-во, 1995. 192 с.

Чирков В.Ф. Изобразительное искусство Сибири XVII – начала XXI вв.: словарь-указатель: в 2 т. Тобольск: Общественный благотворительный фонд «Возрождение Тобольска», 2014. Т. 1. 1648 с.

Шахеров В.П. Исторический опыт участия иркутского купечества в эффективном развитии сибирской экономики XIX в. // Сибиряковские чтения. Материалы VII Всерос. науч.-практ. конф., посвящ. 210-летию со дня рождения Н.Н. Муравьева-Амурского и 170-летию со дня рождения А.М. Сибирякова. Иркутск, 2020. С. 143–156.

### References

Chirkov, V.F. (2014). *Izobrazitelnoe iskusstvo Sibiri XVII – nachala XXI vv.* [Fine Arts of Siberia of the 17<sup>th</sup> – Early 21<sup>st</sup> Centuries]. Tobolsk, Obshchestvennyy blagotvoritelnyy fond “Vozrozhdenie Tobolska”. Vol. 1. 1648 p.

Dameshek, L.M. (Ed.). (2019). *Gosudarstvennaya vlast’ i obshchestvo: na materialakh gorodov Irkutskoy gubernii XIX – nachala XX vekov* [State Power and Society: On the Materials of the Cities of the Irkutsk Province of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Irkutsk, Ottisk. 612 p.

Dikun, A.S. (2021). *Dinastiya kuptsov Sibiryakovykh i eyo rol’ v razvitiy Vostochnoy Sibiri v XVIII – nachale XX veka* [The Dynasty of Merchants Sibiriyakovs and Its Role in the Development of Eastern Siberia in the 18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. Moscow, NITS INFRA-M. 165 p.

Fat’yanov, A.D. (1967). *Sud’ba sokrovishch* [The Fate of the Treasure]. Irkutsk, Vostochno-Sibirskoye knizhnoye izdatel’stvo. 168 p.

Fat’yanov, A.D. (1990). *Vladimir Sukachev* [Vladimir Sukachev]. Irkutsk, Vostochno-Sibirskoye kn. izd-vo. 352 p.

Fat’yanov, A.D. (1995). *Khudozhniki, vystavki, kolleksionery Irkutskoy gubernii* [Artists, Exhibitions, Art Collectors of the Irkutsk Province]. Irkutsk, Vostochno-Sibirskoye kn. izd-vo. 192 p.

Gavrilova, N.I. (2017). *Kupecheskiy rod Sibiryakovykh: stranitsy istorii* [The Merchant Family of the Sibiriyakovs: Pages of History]. Irkutsk, Ottisk. 151 p.

Gimel’shteyn, A.V. (2012). *Vystavki i kraevedcheskaya deyatel’nost’ VSORGO. 1851–1931 gg.* [Exhibitions and Local History Activities of the VSORGO. 1851–1931]. Irkutsk, VostSibkniga. 240 p.

Guzenkov, S.V. (2021). K voprosu ob organizatsii parokhodnogo soobshcheniya na Angare [On the Question of Organization of Steamship Communication on the Angara]. In *Izvestiya Arkhitekturno-etnograficheskogo muzeya Tal’tsy*. Irkutsk, Tal’tsy, iss. 11, pp. 98–101.

Kochkina, Ye.I., Vdovin, A.S. (2017). “...Pod pylayushchim severnym siyaniem”: inostranye issledovateli Yeniseyskogo Severa v kontse XIX – nachale XX vv. [“...Under the Blazing Northern Lights”: Foreign Explorers of the Yenisei North in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. In *Gumanitarnyye nauki v Sibiri*. Vol. 24, No. 3, pp. 18–22.

Kolotilo, L.G. (2004). *Voennyye moryaki Baykala: problemy istoricheskoy rekonstruktsii deyatel’nosti voennykh moryakov rossiyskogo flota po fiziko-geograficheskomu izucheniyu i osvoeniyu oz. Baykal v XVIII–XX vv.* [Naval Sailors of Baikal: Problems of Historical Reconstruction of the Activities of the Naval Sailors of the Russian Fleet in the Physical and Geographical Study and Development of the Lake Baikal in the 18<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> Centuries]. St. Petersburg, Nauka. 559 p.

Komleva, E.V. (2018). *Sibirskoe kupechestvo: vklad v khozyaystvennoe osvoenie i izuchenie Severo-Vostochnoy Yevrazii (konets XVIII – XIX vek)* [Siberian Merchants: Contribution to the Economic Development and Study of North-Eastern Eurasia (Late 18<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> Centuries)]. Novosibirsk, Parallel. 398 p.

Lareva, T.G. (2015). *Istoriya izobrazitel'nogo iskusstva Pribaykal'ya XX – nachala XXI veka: nauchnoe izdanie* [History of the Fine Arts of the Baikal Region of the 20<sup>th</sup> – Early 21<sup>st</sup> Century]. Irkutsk, Print Layn. 615 p.

Lykhin, Yu.P. (2002). *Khudozhestvennaya zhizn' Irkutska (pervaya chetvert' XX veka)* [Irkutsk Art Life (First Quarter of the 20<sup>th</sup> Century)]. Irkutsk, Tal'tsy. 340 p.

Shakherov, V.P. (2020). Istoricheskiy opyt uchastiya irkutskogo kupechestva v effektivnom razvitii sibirskoy ekonomiki XIX v. [Historical Experience of the Participation of the Irkutsk Merchants in the Effective Development of the Siberian Economy of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Sibiryakovskie chteniya. Materialy VII Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 210-letiyu so dnya rozhdeniya N.N. Murav'yeva-Amurskogo i 170-letiyu so dnya rozhdeniya A.M. Sibiryakova* [Sibiryakov Readings. Materials of the VII All-Russian Scientific and Practical Conference Dedicated to the 210<sup>th</sup> Anniversary of the Birth of N.N. Muravyov-Amursky and the 170<sup>th</sup> Anniversary of the Birth of A.M. Sibiryakov]. Irkutsk, Ottisk, pp. 143–156.

Snytko, L.N. (2012). “Rozhdenny v strane izgnaniya” [“Born in the Country of Exile”]. In *Traditsii i sovremennost'. Khudozhestvennaya zhizn' Irkutska XIX – nachala XXI veka. Materialy nauchnoy konferentsii “Sukachevskiy chteniye – 2012”* [Traditions and modernity. Artistic Life of Irkutsk of the 19<sup>th</sup> – Early 21<sup>st</sup> Century. Materials of the Scientific Conference “Sukachevsky Readings – 2012”]. Irkutsk, izd-vo IOKHM, iss. 11, pp. 19–21.

Snytko, L.N. (Ed.). (2009). *Zaveshchano potomkam: khudozhestvennaya kolleksiya V.P. Sukacheva v Irkutske: khudozhestvennyy al'bom. Irkutskiy oblastnoy khudozhestvennyy muzey im. V.P. Sukacheva* [Bequeathed to Descendants: Art Collection of V.P. Sukachev in Irkutsk: Art Album. Irkutsk Regional Art Museum Named after V.P. Sukachev]. Irkutsk, Artizdat. 237 p.

А.В. Шахматов  
А.П. Дворецкая  
А.В. Суржко\*

ПО СЛЕДАМ Ф. НАНСЕНА. ИСТОРИЯ МЕМОРИАЛЬНЫХ  
ТАЙМЫРСКИХ АРКТИЧЕСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ  
КОНЦА XX – НАЧАЛА XXI ВЕКА

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-10  
УДК 910.4(98)"19/20"

*Выходные данные для цитирования:*  
*Шахматов А.В., Дворецкая А.П., Суржко А.В. По следам Ф. Нансена. История мемориальных таймырских арктических экспедиций конца XX – начала XXI века // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 124–136. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-10.pdf>*

A.V. Shakhmatov  
A.P. Dvoretckaya  
A.V. Surzhko\*

IN THE FOOTSTEPS OF F. NANSEN. HISTORY  
OF MEMORIAL TAIMYR ARCTIC EXPEDITIONS  
IN THE LATE 20<sup>TH</sup> – EARLY 21<sup>ST</sup> CENTURIES

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-10

*How to cite:*  
*Shakhmatov A.V., Dvoretckaya A.P., Surzhko A.V. In the Footsteps of F. Nansen. History of Memorial Taimyr Arctic Expeditions in the Late 20<sup>th</sup> – Early 21<sup>st</sup> Centuries // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 124–136. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-10.pdf>]*

**Abstract.** In the article, for the first time in Russian historiography, on the basis of a complex of historical sources, the significance of the memorial Taimyr Arctic expeditions of 1990 and 2013 is shown. as an important factor in the preservation and “renewal” of historical memory. These expeditions in general terms followed the path of the famous Norwegian traveler F. Nansen, along which he traveled in 1913 during his trip to the Yenisei Siberia. This event was of great importance for the development of the region and its promotion in Europe. The late Yenisei Arctic expeditions can be not only a positive example of the development of Russian-Norwegian relations, but also a model of international scientific, popular science, educational and commercial communications. The contribution of the Norwegian scientists S. Aasheim, O. Ravna and J.-G. Winter in the success of the expeditions. The usefulness and necessity of carrying out similar flights in the future with an international team of students and teachers is proved. Much attention is paid to the memorial expedition of 2013, conducted with the use of the Arctic floating university and including numerous lectures, speeches, discussions, as well as visits to memorable places associated with the name of F. Nansen and merchant J. Lid. The authors revealed a significant contribution of the expedition members to the development of the Russian North, the popularization of historical knowledge, as well as the place of Taimyr and the Siberian region as a whole in the modern world.

**Keywords:** Russian-Norwegian relations, F. Nansen, Arctic expeditions, Nansen’s journey through Siberia, Dudinka, Dixon, exploration of the Arctic, memorial expeditions, collective memory.

\* **Артем Владимирович Шахматов**, Институт Севера и Арктики Сибирского федерального университета, Красноярск, Россия, e-mail: [ashakhmatov@sfu-kras.ru](mailto:ashakhmatov@sfu-kras.ru)

**Artyom Vladimirovich Shakhmatov**, Institute of the North and the Arctic of the Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [ashakhmatov@sfu-kras.ru](mailto:ashakhmatov@sfu-kras.ru)

**Анна Павловна Дворецкая**, кандидат исторических наук, Гуманитарный институт Сибирского федерального университета, Красноярск, Россия, e-mail: [advoreckaya@mail.ru](mailto:advoreckaya@mail.ru)

**Anna Pavlovna Dvoretckaya**, Candidate of Historical Sciences, Humanitarian Institute of the Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [advoreckaya@mail.ru](mailto:advoreckaya@mail.ru)

**Антон Валерьевич Суржко**, Гуманитарный институт Сибирского федерального университета, Красноярск, Россия, e-mail: [surzhkoanton@yandex.ru](mailto:surzhkoanton@yandex.ru)

**Anton Valeryevich Surzhko**, Humanitarian Institute of the Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: [surzhkoanton@yandex.ru](mailto:surzhkoanton@yandex.ru)

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

**Аннотация.** В статье впервые в отечественной историографии на основе комплекса исторических источников показано значение мемориальных таймырских арктических экспедиций 1990 и 2013 гг. как важного фактора сохранения и «обновления» исторической памяти. Данные экспедиции в общих чертах повторяли путь знаменитого норвежского путешественника Ф. Нансена, который он проделал в 1913 г. во время путешествия в Приенисейскую Сибирь. Это событие имело большое значение для развития региона и его популяризации в Европе. Поздние енисейские арктические экспедиции могут служить не только позитивным примером развития российско-норвежских отношений, но и образцом международных научных, научно-популярных, образовательно-просветительских и коммерческих коммуникаций. Отображен вклад норвежских ученых С. Аасхейма, О. Равны и Я.-Г. Винтера в успех проведенных экспедиций. Доказывается полезность и необходимость проведения в дальнейшем подобных рейсов с международным составом студентов и преподавателей. Большое внимание уделено мемориальной экспедиции 2013 г., проведенной с использованием Арктического плавучего университета и включающей в себя многочисленные лекции, выступления, дискуссии, а также посещения памятных мест, связанных с именем Ф. Нансена и Й. Лида. Авторами выявлен существенный вклад участников экспедиций в популяризацию исторических знаний, а также сведений о Таймыре и Сибирском регионе в целом в современном мире.

**Ключевые слова:** российско-норвежские отношения, Ф. Нансен, арктические экспедиции, путешествие Нансена по Сибири, Дудинка, Диксон, освоение Арктики, мемориальные экспедиции, историческая память.

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

---

Приенисейская Сибирь России и Норвегия – две территории, не имеющие общих границ и, кажется, ничего общего, кроме стремления покорить Северный морской путь. Однако известна готовность норвежцев и сибиряков к тесному международному сотрудничеству в рамках арктических исследований и освоения СМП, использования его для нужд экономики и транспортировки грузов. Особый интерес вызывает фигура Ф. Нансена, побывавшего в 1913 г. в нашем регионе и внесшего значительный вклад в развитие представлений мирового сообщества о нем. Фигура Фритьофа Нансена является для норвежцев символом нации, а россияне видят в нем покорителя северных просторов. Многие и сейчас стремятся пройти «нансеновским» путем, провести реконструкцию событий прошлого. Такого рода попытки связаны со стремлением «оживить» события прошлого, сформировать историческую память о самом событии.

Историческая память как некий процесс запоминания и забвения нацелена на отбор и хранение знаний о наиболее значимом для социума прошлом. Такие воспоминания – неотъемлемое условие самоидентификации, стабилизации единения членов группы. В нашем случае это не только северяне, те, кто ощущает себя наследниками первооткрывателей Енисейского Севера, но и люди, волей судьбы оказавшиеся связанными с Норвегией и проживавшие на территории Приенисейской Сибири.

Память живых об усопших является важнейшей формой осознания границы между прошлым и настоящим и предпосылкой для возникновения воспоминаний о прошлом. Историческую память составляют незабытые и зафиксированные в памяти группы события, благодаря чему происходит активизация ментальности: события переживаются вновь и

вновь. Полагаем, что частично отдельные элементы исторического процесса, связанного с восприятием норвежского присутствия в Приенисейской Сибири, могут быть установлены путем реконструкции: с одной стороны – символов, воплощающих ценностные ориентиры определенной общности, с другой – поведенческих практик, создаваемых при участии этой общности.

Применительно к истории и памяти о прошлом для Приенисейской Сибири важны две достаточно крупные реконструкции, значимость которых выходит за пределы «обновления» локального исторического опыта. Речь идет о мемориальных экспедициях, посвященных путешествию Ф. Нансена через Сибирь, организованных в 1990 и 2013 гг. Всего мемориальных экспедиций в этой части Арктики было, разумеется, больше<sup>1</sup>. Однако в данной статье авторы остановились именно на экспедициях, отправленных по маршруту следования Ф. Нансена и имеющих непосредственную привязку к Енисейской Арктике.

Несмотря на явную историческую значимость данных событий, значительной историографией на региональном и глобальном уровнях данная тема не отличается. Упоминания о «нансеновской» экспедиции есть в большинстве обобщающих работ по истории Приенисейского региона, а также нескольких специальных исследованиях, что позволяет говорить о некоей изученности данной темы<sup>2</sup>. Однако о последующих мемориальных экспедициях научной информации гораздо меньше.

Исключение составляют автобиографические монографии непосредственных участников экспедиций И.П. Таскина и О. Равны (более подробно речь о них пойдет ниже), а также научно-популярные работы В.А. Казаченко «Река моей жизни» и И.А. Булавы «Встречи на Енисее», которые содержат небольшие сведения об указанных экспедициях<sup>3</sup>. Большое количество научных работ, посвященных российско-норвежскому сотрудничеству, геополитическому значению освоения арктических территорий, а также освоению Русского Севера издали специалисты Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (САФУ) (К.С. Зайков, А.М. Тамицкий, Н.А. Кондратов, В.И. Голдин)<sup>4</sup>, однако и в их исследованиях мемориальные экспедиции 1990 и 2013 гг. практически не были освещены. Более подробно вопросы историографии были рассмотрены в статье красноярских историков «Арктика и Северный морской путь в трудах исследователей конца XX – начала XXI в.»<sup>5</sup>. Среди прочих они выделяют работы норвежских ученых О. Равны, Й.П. Нильсена, в которых отмечается стремление двух государств – Норвегии и России сформировать сегменты совместной норвежско-российской торговли через Северный морской путь<sup>6</sup>.

Цель авторов настоящей статьи – реконструировать поведенческие практики конца XX в., сформировавшиеся в России и Норвегии вокруг имени Ф. Нансена и его экспедиции

<sup>1</sup> Участники Карской экспедиции отправились в Арктику для исследования судов конвоя, потопленного в годы войны // The Arctic [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.arctic.ru/diary/20150811/125355.html> (дата обращения: 28.03.2022).

<sup>2</sup> Быконя Г.Ф., Федорова В.И., Безруких В.А. Иллюстрированная история Красноярья (XVI – начало XX века). Красноярск, 2012; Еханина Е. Истории Красного Яра. Стародавние истории из жизни сибирского города. Красноярск, 2018; Хромых А.С. Планы европейских предпринимателей по использованию Карского морского пути в первой четверти XX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 3. С. 308–312.

<sup>3</sup> Козаченко В.А. Река моей жизни. Красноярск, 2018. 392 с.; Булава И.А. Встречи на Енисее. Красноярск, 2010.

<sup>4</sup> Драчкова Л.Н., Зайков К.С. Арктический плавучий университет: вчера, сегодня, завтра // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Естественные науки. 2016. № 4. С. 87–89; Зайков К.С., Калинина М.Р., Кондратов Н.А., Тамицкий А.М. Инновационный вектор экономического развития северных и арктических территорий России и стран Северной Европы // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2017. Т. 10, № 3. С. 59–77; Голдин В.И. Северный морской путь в арктической политике России: исторический опыт, современность и перспективы // Россия XXI. 2019. № 1. С. 32–57.

<sup>5</sup> Ахтамов Е.А., Дворецкая А.П., Меньщикова Д.А., Седельников В.Г. Арктика и Северный морской путь в трудах исследователей конца XX – начала XXI в. // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2021. № 3 (21). С. 140–153.

<sup>6</sup> Нильсен Й.П. Вступление // Й. Лид. Сибирь – странная ностальгия. Автобиография. М., 2009. С. 7–21; Равна О. Через Сибирь с Нансеном. М., 2017.

1913 г. по Приенисейской Сибири, а также подтвердить их роль в современном мире для развития международных отношений на глобальном и региональном уровнях.

Основными источниками для написания данной статьи послужили воспоминания участников экспедиций И.П. Таскина и О. Равны, изложенные ими в автобиографических монографиях. По своему содержанию эти источники максимально приближены к мемуарной литературе, которая представляет особый вид письменных исторических источников. Она является своего рода рефлексией автора, его восприятием прошедшей действительности и историческим самосознанием. Ощутимым преимуществом воспоминаний И.П. Таскина и О. Равны является их яркий текст, разбавленный современными изображениями и уникальными старинными фотографиями, многие из которых ранее не публиковались. Другой не менее значимый источник – интервью К.С. Зайкова, которое он дал в 2021 г.

Историческое интервью в настоящий момент можно назвать одним из самых необходимых и востребованных методов исторического исследования, системообразующим для такого направления, как устная история. Особенность интервью как исторического источника заключается в том, что активное участие в его создании принимает сам исследователь, который получает возможность вести беседу в нужном русле, расставлять акценты на интересующих его моментах. Присущий этим источникам субъективизм в значительной степени нивелируется тем обстоятельством, что они позволяют раскрыть аспекты ментальной истории, истории повседневности, семейной истории и т.д.

Енисейская губерния начала XX в. оставалась аграрным регионом, в то время как промышленное производство развивалось достаточно медленно. Однако губерния располагала значительными запасами минерального сырья, пушнины и древесины<sup>7</sup>. Находясь не в фокусе внимания потенциальных инвесторов и коммерсантов из-за рубежа, она, казалось, ждала появления человека значимого настолько, что сказанное им могло бы повысить узнаваемость, буквально позволить ей «зазвучать» не только в России, но и в Европе, и за ее пределами. Таким человеком стал Фритъоф Нансен (1861–1930) – норвежский полярный исследователь, один из самых узнаваемых путешественников и ученых XX в., во всех отношениях уникально развитый и разносторонний человек.

В 1913 г. он посетил Приенисейскую Сибирь, в то время малоизвестную скандинавам и потому привлекательную для них (рис. 1)<sup>8</sup>. Сама идея экспедиции принадлежала молодому норвежскому коммерсанту Й. Лиду, которая задумывалась им как коммерческая рекламная поездка для популяризации основанной им российско-норвежской Сибирской компании. Однако фактически задуманное мероприятие стало полномасштабной научной экспедицией с элементами дипломатической миссии.

Й. Лид использовал уже существующий миф о Ф. Нансене в своих интересах, но результат неожиданно превзошел все ожидания. На основе путевых заметок и полевых этнографических исследований из-под пера норвежского ученого вышла книга «Через Сибирь»<sup>9</sup>, благодаря которой не только в Скандинавии и Европе, но и в западных регионах России появилось представление о Сибири не как об абстрактной заснеженной и местами поросшей непролазной тайгой земле, но как о вполне реальной заселенной территории, местами урбанизированной, наполненной определенным традиционно-культурным содержанием. Ф. Нансен показал в своей работе достижимость Сибири для коммерческого судоходства, скорректировал ряд неточностей в существующих географических картах, описал достаточно опасный, но полезный опыт по разрешению экстремальных ситуаций, связанных с характерными для Карского моря погодными явлениями и ледовой обстановкой.

Этнографические исследования коренного населения Ямала, течения реки Енисей, сме-

<sup>7</sup> Быконя Г.Ф., Федорова В.И., Безруких В.А. Иллюстрированная история Красноярья (XVI – начало XX века). Красноярск, 2012. С. 218–219.

<sup>8</sup> Назад в историю. Человек мира – Фритъоф Нансен // Государственная универсальная научная библиотека Красноярского края [Электронный ресурс]. URL: [https://irbis.kraslib.ru/cgi-bin/irbis64r/irbis64r\\_91/cgiirbis\\_64.exe?LNG=&C21COM=S&S21FMT=temat&SLU=S1&S21ALL=%28%3C.%3EID\\_T%3DS1%2F4%3C.%3E%29&I21DBN=ТЕМА&Z21ID=&P21DBN=ТЕМА](https://irbis.kraslib.ru/cgi-bin/irbis64r/irbis64r_91/cgiirbis_64.exe?LNG=&C21COM=S&S21FMT=temat&SLU=S1&S21ALL=%28%3C.%3EID_T%3DS1%2F4%3C.%3E%29&I21DBN=ТЕМА&Z21ID=&P21DBN=ТЕМА) (дата обращения: 28.03.2022).

<sup>9</sup> Нансен Ф. Через Сибирь. М., 2012.

лые предположения касательно происхождения ряда народностей, детальное описание быта проживающих в Сибири коренных народов, переселенцев и русских старожилов позволили заполнить пробелы в скандинавском знании о нашем регионе. Именно это сделало экспедицию столь значимой с точки зрения коллективной памяти.



Рис. 1. Ф. Нансен в Красноярске. 15 сентября 1913. Фото Л. Вонаго. (ГАКК. Ф. Р-2120. Оп. 1. Д. 11. Л. 75)

На тот момент в не слишком богатом на события быте местного населения появление известного иноземца было своего рода информационной бомбой. Не меньшим эффектом для более узкой и образованной аудитории стала выпущенная норвежским ученым книга. Но даже такое масштабное событие со временем начинает терять узнаваемость. Революция и последующая Гражданская война заставили Й. Лида свернуть коммерческое предприятие в Красноярске, а с его отъездом факт норвежского присутствия стал постепенно вымываться из общественного сознания. Во многом этому способствовало замалчивание фигуры «буржуа» Й. Лида в советской исторической науке.

Несмотря на это, приезд Ф. Нансена в регион и его столицу отразился на формировании школьных программ в части, касающейся регионоведения, освещался в лекционных курсах исторических факультетов красноярских вузов<sup>10</sup>. Постепенно экспедиция Ф. Нансена оказалась материализована в группе музейных экспонатов, архивных фото и металлической табличке на доме, любезно предоставленном норвежцу на время его пребывания в Красноярске.

По указанной выше причине более семидесяти лет никаких особенных мероприятий, посвященных реновации героической, сопряженной со многими трудностями экспедиции норвежцев, не проводилось. Только в августе 1990 г. группа норвежских исследователей под руководством С. Аасхейма прибыла в Дудинку, а оттуда на теплоходе «Некрасов» проследовала в Красноярск с остановками, совпадавшими с местами высадки членов экспедиции 1913 г. Норвежцы пошли чуть дальше обычной исторической реконструкции и использовали время, отведенное на экспедицию, для этнографических и географических исследований. Собственно, если рассматривать реконструкцию как некоторое обновленное воспроизведение фактов, то команда С. Аасхейма как раз максимально точно воспроизвела саму суть экспедиции Ф. Нансена, в ходе которой норвежский исследователь значительно обогатил науч-

<sup>10</sup> Пленарный доклад профессора Йенса Петтера Нильсена «Экспедиция Йонаса Лида и Фритьофа Нансена в Сибирь в 1913 году. Столетний юбилей» в рамках II Международного научно-образовательного форума «Человек, семья, общество: история и перспективы развития» // Красноярский государственный педагогический университет [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kspu.ru/page-10170.html> (дата обращения: 28.03.2022).

ный мир своего времени познаниями о внешнем облике, быте и географии расселения коренных народов Приенисейской Сибири.

По итогам экспедиции капитан «Некрасова» и весьма незаурядная личность И.П. Таскин издал две автобиографические книги: «Река и люди»<sup>11</sup> и «По следам Фритъофа Нансена»<sup>12</sup>. В своих трудах он весьма подробно изложил описательную часть экспедиции – ключевые элементы ее маршрута, а также исторические отступления, содержащие весьма точные описания значимых событий, происходивших в ключевых точках экспедиции. Служебные заботы, управление судном и языковой барьер не позволили капитану сделать свое описание более содержательным. Более того, малый тираж книг делает их практически недоступными для массового читателя.

Норвежское правительство высоко оценило работу, проделанную И.П. Таскиным, и организовало ему встречу с Генеральным консулом Норвегии в Мурманске О. Нуршлетте-ном, вручившим ему благодарственное письмо за публикацию материалов и помощь в проведении экспедиции, и внуком Ф. Нансена Эйгелем<sup>13</sup>.

Важной проблемой является то, что исследовательская часть экспедиции С. Аасхейма на «Некрасове» сохранилась только благодаря фотоматериалам, поскольку результаты этнографических исследований, сделанные норвежскими учеными, в доступе на русском и английском языках отсутствуют. К сожалению, из описания не до конца понятно, кто выступил инициатором экспедиции, а также кто на уровне московских или региональных властей организовывал прибытие норвежцев в Россию. С высокой долей вероятности первичная инициатива исходила с норвежской стороны, как, собственно, и в случае с последующей экспедицией 2013 г.

По мере развития российско-норвежских проектов по совместному изучению Русского Севера норвежцы продолжали проявлять заинтересованность к экспедиции Ф. Нансена. Российский интерес к арктической повестке стал значительно нарастать после 2010 г. по мере фокусировки федерального центра на значимости Северного морского пути и устойчивом развитии Арктической зоны Российской Федерации. Необходимость активизации транспортных маршрутов, возобновления хозяйственной деятельности в ранее исследованных областях привели к всплеску интереса к арктической истории. Органично возникает потребность в нарративе о совместном освоении территорий и арктических богатств, что приводит и российских, и норвежских исследователей к проведению совместных научных мероприятий и изысканий как естественно-научного, так и гуманитарного плана.

Этот период совпал с несколькими юбилейными датами, обращение к которым привело к организации самой масштабной с 1913 г. научной экспедиции в Сибирь, позволившей в значительной мере не только обновить региональную историческую память, но и существенно расширить представления ведущих представителей норвежского научного мира о регионе, его особенностях и эволюции за прошедшие сто лет.

Описание данной экспедиции оказалось несравнимо шире по сравнению с предшествующей и представлено целым комплексом материалов. К ним можно отнести устные интервью участников и организаторов, полнометражный документальный фильм, снятый одним из норвежских ученых, изданную на основе экспедиционных наблюдений монографию О. Равны<sup>14</sup>, публикации на сайтах САФУ<sup>15</sup> и Сибирского федерального университета (СФУ)<sup>16</sup>, в российских и норвежских медиа.

<sup>11</sup> Таскин И.П. Река и люди. Красноярск, 2012.

<sup>12</sup> Таскин И.П. По следам Фритъофа Нансена. Красноярск, 2003.

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> Равна О. Через Сибирь с Нансеном. М., 2017.

<sup>15</sup> Третий рейс «Плавучего университета» // Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова [Электронный ресурс]. URL: [https://narfu.ru/life/news/media\\_about\\_us/internet/91425/](https://narfu.ru/life/news/media_about_us/internet/91425/) (дата обращения: 28.03.2022).

<sup>16</sup> СФУ в арктической экспедиции // Сибирский федеральный университет [Электронный ресурс]. URL: <http://news.sfu-kras.ru/node/12582> (дата обращения: 28.03.2022).

Достаточно дискуссионным остается вопрос о том, кому принадлежала первоначальная идея организации исторической реконструкции. По данным руководителя экспедиции К.С. Зайкова, официальная инициатива, как и в 1990 г., исходила от двух норвежских ученых из Тромсе – Й.П. Нильсене и Я.-Г. Винтера<sup>17</sup>. Далее к организации экспедиции подключился САФУ в лице ректора Е.В. Кудряшовой, а затем возглавляемый в то время Е.А. Вагановым СФУ, Норвежский полярный институт, журналисты различных изданий, крупный бизнес.

Самыми же первыми инициаторами данного мероприятия были профессор университета в Тромсе О. Равна и сотрудник Норвежско-российской торговой палаты Х. Лунд. По их мнению, наряду с научной составляющей экспедиция должна была иметь и некоторый коммерческий смысл. Благодаря работоспособности, энтузиазму и использованию обширных связей мероприятие стало возможно именно в том виде, в котором состоялось.

Предварительный водный маршрут экспедиции начинался в Архангельске и заканчивался в Дудинке, после чего участники добирались автобусами до Норильска и улетали в Москву, а оттуда в Норвегию и Архангельск. Однако О. Равна и Х. Лунд приняли решение следовать в Красноярск теплоходом. Их целью была съемка фильма, сбор материалов для книги, встреча в краевом правительстве и Центрально-сибирской торгово-промышленной палате. Благодаря тому, что к экспедиции присоединились консул О. Нуршлеттен и один из ведущих норвежских журналистов Э. Энгдал, она существенно повысила уровень «узнаваемости» Сибири в Норвегии. К тому же именно так картина уникального путешествия Ф. Нансена была воссоздана в полном виде<sup>18</sup>.

Со своей стороны, САФУ проделал колоссальную организаторскую работу в части подготовки и обеспечения экспедиции. Архангельским ученым удалось создать на базе вуза уникальный проект, не имеющий аналогов в Сибири – так называемый «Арктический плавучий университет». Под научные нужды университета было переоборудовано судно «Профессор Молчанов» (рис. 2), которое благополучно вернулось из экспедиции на Шпицберген и стало не только морским домом для более чем 50 участников экспедиции с российской, норвежской, канадской, исландской и французской сторон, но и «площадкой для диалога науки, власти и бизнеса»<sup>19</sup>.

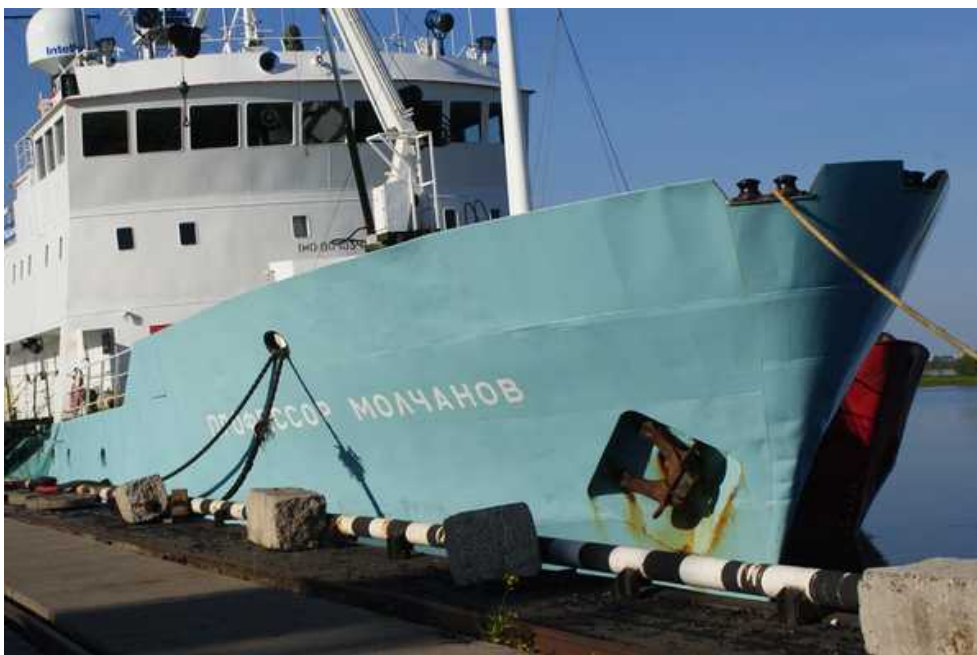


Рис. 2. Теплоход «Профессор Молчанов» на рейде в Архангельске, 2013 г. (фото А.В. Шахматова)

<sup>17</sup> Зайков К.С. Интервью. Запись А.П. Дворецкой. Дата: 28.09.2021 // Основной фонд музея Сибирского федерального университета.

<sup>18</sup> Равна О. Через Сибирь с Нансеном. М., 2017.

<sup>19</sup> Зайков К.С. Интервью...

Следует отметить, что дипломатическое сопровождение обеспечивали наиболее значимые в то время представители дипкорпусов А.В. Васильев и О. Нуршлеттен. В рамках экспедиции была проведена полноценная научная конференция, ничем не уступающая по значимости и накалу страстей всемирно известной конференции Arctic Frontiers, но с более скромным количеством слушателей и участников.

В первую половину каждого из дней поездки устраивались лекции, выступления и обмен мнениями по вопросам экологии, политики, истории, морской биологии, обеспечения безопасного мореплавания в северных широтах, связи, навигации. Они прерывались только на тренировки по отработке спасательных мероприятий, еду и высадки на берег<sup>20</sup>.

Организаторы следовали идеям Ф. Нансена и провели две высадки: одну на о. Колгуев для визита в ненецкую деревню Бугрино, другую – на Диксон (береговую и островную части). Обе они внесли вклад в общую копилку экспедиционных знаний. Несмотря на то, что местное население Бугрино уже успело устать от частых экспедиционных визитов, благодаря дипломатическому мастерству организаторов и дружелюбию участников удалось не только избежать конфликтов, но и отснять качественный материал для фильма, отправить открытки домой из единственного почтового отделения, пополнить припасы, закупив у местного населения несколько ведер отборнейшей и столь желанной норвежцами морошки.

Диксон изначально показался участникам экспедиции как с российской, так и норвежской стороны почти заброшенным. Поселок выглядел как некий исторический артефакт – обломок ушедшей советской арктической эпохи. Облезлые стены зданий, облупившиеся советские лозунги, ржавые остатки судов рядом с причалом на берегу. Однако, как иногда бывает, первое мнение оказалось обманчиво. При ближайшем рассмотрении на острове отыскивались весьма укомплектованные полиция и МЧС, аэродром, почта, несколько работающих магазинов, школа и небольшая, построенная местным энтузиастом деревянная церковь. К радости организаторов, при содействии местной полиции удалось воспользоваться Интернетом и разослать электронные письма в Дудинку и Норильск. Экскурсионный заход в местный «ледник» (хранилище в вечной мерзлоте) обогатил экспедицию таким количеством омуля, что на два дня определил приоритеты в обеденном и вечернем меню.

Как и для Ф. Нансена, для иностранных участников экспедиции эта часть являла собой своего рода путешествие во времени – от середины XX в. дальше к XXI. Ведь если убрать Интернет и современные снегоходы и вездеходы, уклад диксонцев не особенно поменялся за несколько десятилетий. Охота на оленей, рыбалка, чтение вне работы. Добавилось спутниковое телевидение, компьютерные игры и жесткие диски с фильмами<sup>21</sup>.

Один из диксонцев признавался, что с трудом может представить себе лучшую обстановку для написания диссертации, хотя до переезда задумывался о ней чисто гипотетически. Возможно, эрудированность и тяга к научным изысканиям полярных исследователей были, в числе прочего, обусловлены огромным, по нашим сегодняшним меркам, количеством зимнего времени, когда суровый климат и погода не позволяли покинуть жилище или вмороженное в лед судно. Книги и устный обмен информацией становились источником для новых исследований и открытий, точно так же как время, проведенное Ф. Нансеном в пути до Красноярска, позволило ему структурировать и обобщить полученный полевой материал для новой книги.

О. Равна, подобно своему земляку-предшественнику, точно так же собирал и обрабатывал материалы, вел путевые заметки, дорабатывал их после мероприятий конференции и точно так же издал их впоследствии в Норвегии<sup>22</sup>. Его книга получила название «Через Сибирь с Нансеном». В ней автор подробно рассказывает об изменении климата и проблемах, связанных с нефтегазовой деятельностью на Севере, о нескольких коренных народах и их положе-

<sup>20</sup> Дневники «Арктического плавучего университета» 2013 // Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова [Электронный ресурс]. URL: [https://narfu.ru/science/expeditions/floating\\_university/2013/journ](https://narfu.ru/science/expeditions/floating_university/2013/journ) (дата обращения: 28.03.2022).

<sup>21</sup> Дневники «Арктического плавучего университета»...

<sup>22</sup> Равна О. Через Сибирь с Нансеном. М., 2017.

нии в Сибири. Много внимания О. Равна уделяет захватывающим событиям и встречам с людьми в сегодняшней Сибири, рассказам о Ф. Нансене и его путешествии 1913 г.

Порт Дудинка произвел на иностранных ученых положительное впечатление. Здесь чувствовалось, что, в отличие от Диксона, промышленный грузооборот, многократно превышающий нужды города, являющегося арктическими воротами «Норникеля» и ключевой точкой «Северного завоза», своего рода артерией, питающей Енисейскую Арктику, заставляет бизнес увеличивать и реконструировать портовые конструкции, следить за их надлежащим состоянием. Современные городские здания, асфальтированные улицы, электрическое освещение и бесперебойно работающая мобильная связь сразу и бесповоротно вернули участников в современную цивилизацию<sup>23</sup>.

Местные жители сделали все возможное, чтобы реконструкция событий столетней давности была полной. В 2013 г. участники экспедиции буквально за один день побывали на устроенной в их честь конференции, в музее, Доме народного творчества, Таймырском лицее и даже прошли символическое посвящение в таймырцы (рис. 3). Участники экспедиции отметили богатую экспозицию Таймырского краеведческого музея, аутентичность экспонатов и компоновку коллекций.



Рис 3. Дудинка. Посвящение в таймырцы, 2013 г. (фото А.В. Шахматова)

О. Нуршлеттен выразил отдельную искреннюю благодарность организаторам и участникам культурной программы, администрации Таймырского района. Примечательно, что радушие местных жителей отмечали и Ф. Нансен, и Й. Лид, и оно не изменилось за прошедшие сто лет. По крайней мере у участников экспедиции осталось именно такое впечатление<sup>24</sup>.

В ходе экспедиции А.В. Шахматов задавался тем же вопросом, что и И.П. Таскин в 1990 г.: «...а не обидели ли кого ненароком?»<sup>25</sup> Это объясняется несколько иным укладом жизни норвежцев, характеризующимся некоей обособленностью и индивидуализмом, возведенным в культ почитанием личного пространства<sup>26</sup>. Более того, для Норвегии Ф. Нансен – национальный герой, а историческая память об освоении Арктики в этой стране – это одновременно и основа, и содержание национальной идеи<sup>27</sup>. К.С. Зайков отмечал, что значитель-

<sup>23</sup> Дневник за 2013 г. // Личный архив А.В. Шахматова.

<sup>24</sup> Дневники «Арктического плавучего университета» 2013...

<sup>25</sup> Таскин И.П. Река и люди. Красноярск, 2012. С. 264.

<sup>26</sup> Дневник за 2013 г. // Личный архив А.В. Шахматова.

<sup>27</sup> Зайков К.С. Интервью...

но упростил и улучшил межличностное взаимодействие и организацию экспедиции Я.-Г. Винтер – выдающийся полярник, повторивший маршрут экспедиции Р. Амундсена в Антарктику, причем с соблюдением сходных условий по экипировке и питанию.

Для Я.-Г. Винтера пройти путем Ф. Нансена и обогатить арктическую науку новым знанием было делом чести. Он прилагал максимум усилий, чтобы организовать все, начиная от быта всех участников на корабле и заканчивая налаживанием межкультурной и научной коммуникации. Его лекции содержали уникальные знания о современном состоянии Арктики, прогнозах продолжения климатических изменений, возможном влиянии происходящего на экономику региона и мира в целом. Ярким штрихом к характеристике этого выдающегося ученого может служить тот факт, что, несмотря на плотный экспедиционный график и трудности с получением разрешения, он все же предпринял вместе с К.С. Зайковым высадку на почти необитаемый о. Диксон с одной лишь целью – найти и подтвердить информацию о месте возможной гибели и захоронения П. Кнутсена и П. Тессема, пропавших без вести моряков из команды Р. Амундсена, о чем вспоминал А.В. Шахматов (рис. 4)<sup>28</sup>.

К сожалению, занятость не позволила этому во всех отношениях выдающемуся человеку продолжить путешествие из Норильска. Тем не менее Я.-Г. Винтер неоднократно отмечал культурную и научную значимость экспедиции для Норвегии. Он точно понимал, что для скандинавской страны, для которой «северное знание» выступает основным двигателем прогресса, его обновление для молодых поколений и демонстрация осознания важности прошлых достижений продолжают оставаться актуальным вектором развития общественного сознания. Норвежцы как настоящие арктические северяне должны продолжать стремиться на Север, приобретать новые уникальные знания, которые позволят не только существовать, но и дальше развиваться экономике, основанной на промышленном рыболовстве и морской транспортировке грузов<sup>29</sup>.

В ходе данной экспедиции внук знаменитого путешественника Эйгиль Нансен также впервые с 2003 г. посетил Сибирь. Сопровождавшему его журналисту Э. Энгдалу, как и самому потомку Ф. Нансена, пришлось удивиться внезапным проявлениям исторической памяти сибиряков. На гостей произвела большое впечатление встреча с местным жителем, который, узнав о национальности журналиста, произнес только одно слово – «Нансен». Встреча под Енисейском стала своего рода демонстрацией способности сибиряков помнить по-настоящему героические вехи освоения Севера. Данный эпизод нашел свое отражение и в публикациях, и в кинофильме, снятом по итогам экспедиции<sup>30</sup>.

Красноярцы сберегли все документы и предметы, так или иначе связанные с визитом Ф. Нансена. Особенное умиление генконсула Норвегии вызвало сохранившееся меню ужина норвежского путешественника, включавшее несколько пунктов сибирских деликатесов и «разные водки». Точность реконструкции была доведена до максимума памятной фотографией возле дома, где останавливался Ф. Нансен, сделанной с разницей в 100 лет (рис. 5).



Рис. 4. Диксон. Памятная стела П. Тессему, 2013 г. (фото А.В. Шахматова)

<sup>28</sup> Зайков К.С. Интервью...

<sup>29</sup> Дневник за 2013 г. // Личный архив А.В. Шахматова.

<sup>30</sup> Through Siberia with Nansen // Vimeo [Электронный ресурс]. URL: <https://vimeo.com/122416258> (дата обращения: 28.03.2022).



Рис. 5. Красноярск. О. Равна с исторической фотографией Ф. Нансена возле особняка В.Н. Гадаловой, 2013 г. (из личного архива А.В. Шахматова)

По словам норвежского профессора О. Равны, экспедиция была очень важна, поскольку наглядно демонстрировала желание современных скандинавов помнить о прошлом через историческую реконструкцию, вновь запуская процесс осмысления исторических фактов, но уже применительно к современным реалиям. Благодаря экспедиции узнаваемость О. Равны в медийном пространстве и научном мире значительно возросла. Однако главная цель ученого заключалась в привлечении внимания к идее познания неизведанного на примере путешествия в Сибирь Ф. Нансена – человека, мыслящего гораздо шире многих своих современников<sup>31</sup>.

В качестве вывода отметим, что настоящей статьей частично закрывается историографический пробел по поздним енисейским арктическим экспедициям. Этой работой мы постарались ответить на вопрос о необходимости «обновления» исторической памяти, что, в свою очередь, может инициировать новые международные исследования и экспедиции, позволить получить принципиально новое знание о регионе, найти точки для соприкосновения двух народов, которые были в значительной мере утрачены за советский период и в последнее время. Кроме того, такого рода работы позволяют, как мы считаем, повысить внутренний интерес к региону, подчеркнуть его уникальность и способствовать укреплению тенденции по генерации нового регионального знания. Не вызывает сомнений полезность подобных научных экспедиций и целесообразность проведения в дальнейшем рейсов Арктического плавучего университета с международным составом студентов и преподавателей<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Through Siberia with Nansen // Vimeo [Электронный ресурс]. URL: <https://vimeo.com/122416258> (дата обращения: 28.03.2022).

<sup>32</sup> СФУ в арктической экспедиции // Сибирский федеральный университет [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sfu-kras.ru/staff/12582> (дата обращения: 28.03.2022).

### Литература

Ахтамов Е.А., Дворецкая А.П., Меньщикова Д.А., Седельников В.Г. Арктика и Северный морской путь в трудах исследователей конца XX – начала XXI в. // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского государственного аграрного университета. 2021. № 3 (21). С. 140–153.

Булава И.А. Встречи на Енисее. Красноярск: Сибирские промыслы, 2010. 269 с.

Быконя Г.Ф., Федорова В.И., Безруких В.А. Иллюстрированная история Красноярья (XVI – начало XX века). Красноярск: РАСТР, 2012. 240 с.

Голдин В.И. Северный морской путь в арктической политике России: исторический опыт, современность и перспективы // Россия XXI. 2019. № 1. С. 32–57.

Драчкова Л.Н., Зайков К.С. Арктический плавучий университет: вчера, сегодня, завтра // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Сер.: Естественные науки. 2016. № 4. С. 87–89.

Еханина Е. Истории Красного Яра. Стародавние истории из жизни сибирского города. Красноярск: Юнисет, 2018. 184 с.

Зайков К.С., Калинина М.Р., Кондратов Н.А., Тамицкий А.М. Инновационный вектор экономического развития северных и арктических территорий России и стран Северной Европы // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2017. Т. 10, № 3. С. 59–77.

Козаченко В.А. Река моей жизни: [об истории и развитии судоходства в Енисейском бассейне]. Красноярск: Амальгама, 2018. 390 с.

Нансен Ф. Через Сибирь. М.: Игра слов, 2012. 322 с.

Нильсен Й.П. Вступление // Й. Лид. Сибирь – странная ностальгия. Автобиография. М.: Весь мир, 2009. С. 7–21.

Равна О. Через Сибирь с Нансеном. М.: Паулсен, 2017. 304 с.

Таскин И.П. По следам Фритьофа Нансена. Красноярск: Енисейское речное пароходство, 2003. 76 с.

Таскин И.П. Река и люди. Красноярск: Офсет, 2012. 490 с.

Хромых А.С. Планы европейских предпринимателей по использованию Карского морского пути в первой четверти XX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 3. С. 308–312.

### References

Akhtamov, Ye.A., Dvoretzkaya, A.P., Men'shchikova, D.A., Sedel'nikov, V.G. (2021). Arktika i severnyy morskoy put v trudakh issledovateley kontsa XX – nachala XXI v. [The Arctic and the Northern Sea Route in the Works of Researchers of the Late 20<sup>th</sup> – Early 21<sup>st</sup> Century]. In *Sotsial'no-ekonomicheskij i gumanitarnyy zhurnal Krasnoyarskogo GAU*. No. 3 (21), pp. 140–153.

Bulova, I.A (2010). *Vstrechi na Yeniseye* [Meetings on the Yenisei]. Krasnoyarsk, Sibirskie promysly. 269 p.

Bykonya, G.F., Fedorova, V.I., Bezrukikh, V.A. (2012). *Illyustrirovannaya istoriya Krasnoyar'ya (XVI – nachalo XX veka)* [Illustrated History of Krasnoyarsk (16<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century)]. Krasnoyarsk, RASTER. 240 p.

Drachkova, L.N., Zaykov, K.S. (2016). Arkticheskij plavuchiy universitet: vchera, segodnya, zavtra [Arctic Floating University: Yesterday, Today, Tomorrow]. In *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federalnogo universiteta*. No. 4, pp. 87–89.

Ekhanina, E. (2018). *Istorii Krasnogo Yara. Starodavnie istorii iz zhizni sibirskogo goroda* [Tales of the Red Yar. Old Tales Stories from the Life of a Siberian City]. Krasnoyarsk, Uniset. 184 p.

Goldin, V.I. (2019). Severnyy morskoy put v arkticheskoy politike Rossii: istoricheskiy opyt, sovremennost i perspektivy [The Northern Sea Route in Russia's Arctic Policy: Historical Experience, Modernity and Prospects]. In *Rossiya XXI*. No. 1, pp. 32–57.

Khromykh, A.S. (2012). Plany evropeyskikh predprinimateley po ispol'zovaniyu Karskogo morskogo puti v pervoy chetverti XX v. [Plans of European Entrepreneurs to Use the Kara Sea Route in the First Quarter of the 20<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. V.P. Astafyeva*. No. 3, pp. 308–312.

Kozachenko, V.A. (2018). *Reka moey zhizni* [River of My Life]. Krasnoyarsk, Amal'gama. 390 p.

Nansen, F. (2012). *Cherez Sibir* [Through Siberia]. Moscow, Igra slov. 322 p.

Nilsen, Y.P. (2009). Vstupleniye [Introduction]. In *Y. Lid. Sibir' – strannaya nostalgiya. Avtobiografiya*. Moscow, Ves' mir, pp. 7–21.

Ravna, O. (2017). *Cherez Sibir' s Nansenom* [Through Siberia with Nansen]. Moscow, Paulsen. 304 p.

Taskin, I.P. (2003). *Po sledam Frit'ofa Nansena* [In the Footsteps of Fridtjof Nansen]. Krasnoyarsk, Yeniseyskoe rechnoe parokhodstvo, 76 p.

Taskin, I.P. (2012). *Reka i lyudi* [River and People]. Krasnoyarsk, Offset, 490 p.

Zaykov, K.S., Kalinina, M.R., Kondratov, N.A., Tamitskiy, A.M. (2017). Innovatsionnyy vektor ekonomicheskogo razvitiya severnykh i arkticheskikh territoriy Rossii i stran Severnoy Evropy [Innovative Vector of Economic Development of the Northern and Arctic Territories of Russia and the Countries of Northern Europe]. In *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz*. Vol. 10, no. 3, pp. 59–77.

Е.В. Комлева\*

**«СИБИРСКИЙ КАНАЛ»: ПРОЕКТ КРАСНОЯРСКОГО КУПЦА М.К. СИДОРОВА ПО СОЕДИНЕНИЮ НИЗОВЬЕВ ОБИ И ЕНИСЕЯ (1870-Е ГОДЫ)**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-11  
УДК 323.328(571.5)+093"1870"*Выходные данные для цитирования:**Комлева Е.В. «Сибирский канал»: проект красноярского купца М.К. Сидорова по соединению низовьев Оби и Енисея (1870-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 137–163. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf>*

E.V. Komleva\*

**“SIBERIAN CANAL”: THE PROJECT OF THE KRASNOYARSK MERCHANT M.K. SIDOROV TO CONNECT THE OB AND YENISEI LOWER REACHES (1870S)**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-11

*How to cite:**Komleva E.V. “Siberian Canal”: the Project of the Krasnoyarsk Merchant M.K. Sidorov to Connect the Ob and Yenisei Lower Reaches (1870s) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 137–163. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-11.pdf>]*

**Abstract.** The article examines the activities of Mikhail Konstantinovich Sidorov, a native of Arkhangelsk, later a Krasnoyarsk merchant, aimed at the development of river communications in Siberia. The author analyzes Sidorov’s records deposited in the fonds of the Russian State Historical Archive, characterizing one of his most daring projects – a plan that arose in the late 1870s to connect the basins of two major Siberian rivers – Ob and Yenisei – with a canal system. The article reveals the project’s content; discusses its positive aspects in comparison with other existing options, as well as benefits of its implementation. The texts written by M.K. Sidorov are presented, revealing his ideas and allowing us to judge the caliber, train of thought and methods of work of this outstanding entrepreneur and public figure. One of these sources – a report delivered on December 6, 1877 at a meeting of the Board of the Society for the Promotion of Russian Industry and Trade, in a revised form appeared in print during its author’s lifetime. However, the publication of an expanded version preceding it, accompanied by two other texts related to the project of the Siberian Canal, provides an opportunity to improve our knowledge of both the activities and personal qualities of M.K. Sidorov himself, and to detail the history of the development of river communication in Siberia, emphasizing the patriotic sentiments of the best part of the Russian merchants, their orientation toward cooperation with government structures in the development of northern territories.

**Keywords:** Siberia, river communications, Ob, Yenisei, canal projects, private initiative, merchants, M.K. Sidorov.

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

**Аннотация.** В статье рассматривается деятельность уроженца Архангельска, впоследствии красноярского купца Михаила Константиновича Сидорова, направленная на развитие речных коммуникаций в Сибири. Анализируются оставленные им записи, отложившиеся в фондах РГИА, характеризующие один из наиболее смелых его проектов – возникший в конце 1870-х гг. план по соединению системой каналов бассейнов двух крупнейших сибирских рек – Оби и Енисея. Раскрывается содержание этого проекта,

\* **Евгения Владиславовна Комлева**, доктор исторических наук, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия, e-mail: [feodal@history.nsc.ru](mailto:feodal@history.nsc.ru)

**Evgeniya Vladislavovna Komleva**, Doctor of Historical Sciences, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia, e-mail: [feodal@history.nsc.ru](mailto:feodal@history.nsc.ru)

положительные стороны по сравнению с другими существовавшими вариантами, выгоды, которые сулила его реализация. Приводятся вышедшие из-под пера М.К. Сидорова тексты, раскрывающие его идеи и позволяющие судить о масштабах личности, ходе мысли и методах работы этого выдающегося предпринимателя и общественного деятеля. Несмотря на то, что один из данных источников – доклад, произнесенный 6 декабря 1877 г. на заседании правления Общества для содействия русской промышленности и торговле, в переработанном виде появившийся в печати еще при жизни автора, публикация предшествующего ему расширенного варианта в сопровождении двух других текстов, относящихся к проекту проведения «Сибирского канала», дает возможность расширить представление как о деятельности и личностных качествах самого М.К. Сидорова, так и детализировать историю развития речного сообщения на территории Сибири, подчеркивает патриотические настроения лучшей части русского купечества, ориентацию купцов на сотрудничество с государственными структурами в деле освоения северных территорий.

**Ключевые слова:** Сибирь, речные коммуникации, Обь, Енисей, проекты каналов, частная инициатива, купечество, М.К. Сидоров.

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

Одну из ключевых ролей в изучении и хозяйственном освоении как европейской, так и азиатской части нашей страны сыграло купечество. Особенно важное значение деятельность представителей частного капитала приобрела в Сибири с ее огромными пространствами и слабо развитой сетью коммуникаций. В XIX в. купцы неоднократно выступали инициаторами исследования и проведения новых путей сообщения, в том числе для водного транспорта. В этой области проявили себя Баснины, П.Е. Фунтосов, М.К. Сидоров, А.М. Сибиряков, С.В. Востротин, А.И. Щербаков и многие другие. Стремясь обеспечить возможность дешевой перевозки больших партий грузов на дальние расстояния, они выдвигали смелые проекты по улучшению условий для судоходства, включая проведение соединительных каналов между речными системами. Особую актуальность этот вопрос приобрел в пореформенный период, когда интенсификация промышленности, открытие и активная разработка новых месторождений полезных ископаемых потребовали принятия срочных мер по совершенствованию транспортных коммуникаций для доставки сибирского сырья на перерабатывающие предприятия Центральной России и европейских стран. Планы по развитию речного сообщения в Сибири широко обсуждались в прессе, набирало мощь пароходство, шли активные поиски и освоение новых водных путей<sup>1</sup>. В 1875 г. в Министерстве путей сообщения даже обсуждалась возможность «устройства непрерывного через всю Сибирь водяного пути от Урала до Кяхты»<sup>2</sup>. Остановимся на одном практически не освещенном в литературе и забытом эпизоде сложного процесса развития водных коммуникаций в регионе – плане уроженца Архангельска, впоследствии красноярского купца Михаила Константиновича Сидорова (1823–1887) по соединению бассейнов двух крупнейших сибирских рек – Оби и Енисея.

М.К. Сидоров широко известен прежде всего как инициатор открытия и освоения Северного морского пути, исследователь Туруханского края и низовьев Печоры. Именно эти аспекты его разносторонней и энергичной деятельности нашли отражение в публикациях

<sup>1</sup> *Большаков В.Н.* Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. Новосибирск, 1991. С. 108–119.

<sup>2</sup> *Щеглов И.В.* Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. Сургут, 1993. С. 407.

Ф.Д. Студитского<sup>3</sup>, П.М. Зенова<sup>4</sup>, А.А. Жилинского<sup>5</sup>, И.Л. Фрейдлина<sup>6</sup>, С. Селезнёва<sup>7</sup>, В.Н. Королева<sup>8</sup>, П.Н. Мешалкина<sup>9</sup>, Г.А. Ноздрин и В.А. Ламина<sup>10</sup>, А.Е. Гончарова<sup>11</sup>, М.Г. Агапова<sup>12</sup>, И.О. Туман-Никифоровой<sup>13</sup>, Т.Ю. Сергиенко<sup>14</sup>. Между тем он проявил себя и в области изучения речных систем Сибири, на основе наблюдений разработав и обосновав на первый взгляд малореальный (по выражению А.Е. Гончарова, просто фантастический<sup>15</sup>) проект по проведению системы каналов за полярным кругом – в низовьях Оби и Енисея. В Российском государственном историческом архиве отложился комплекс рукописных материалов, позволяющих пролить свет на эту оставшуюся нереализованной инициативу Михаила Константиновича. Среди них доклад, прочитанный 6 декабря 1877 г. на заседании правления Общества для содействия русской промышленности и торговле (в переработанном виде опубликован в «Трудах Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год»<sup>16</sup>), обоснование предлагаемого им варианта, характеристика выгод, которые могла бы обеспечить его реализация. Эти тексты, написанные как непосредственно рукой самого Михаила Константиновича, так и переписанные набело писцом и содержащие его правку, отражают ход мысли автора, свидетельствуют о методах его работы, характеризуют его как патриота и пропагандиста сибирского Севера.

Обеспечение непрерывного перехода судов из Енисея в Обь расценивалось как одна из важнейших задач по развитию транспортной сети и в целом экономики Западной Сибири. Впервые идея о проведении Обь-Енисейского канала была выдвинута еще в 1797 г. генерал-майором Новицким, который предлагал осуществить это путем соединения рек Тым и Сым. В результате проведенных в 1810–1814 гг. изысканий появился проект проведения канала между притоком Кети р. Сочурой (бассейн Оби) и р. Малой Песчанкой (бассейн Енисея). В связи с Кетским каналом «для сокращения пути между Тобольском и Енисейском»

<sup>3</sup> *Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. СПб., 1883. Ч. I–II.

<sup>4</sup> *Зенов П.М.* Памяти архангельского гражданина Михаила Константиновича Сидорова, стража интересов севера России. Петроград, 1916.

<sup>5</sup> *Жилинский А.А.* Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова). Архангельск, 1918.

<sup>6</sup> *Фрейдлин И.Л.* Михаил Константинович Сидоров // *Летопись Севера*. М., 1971. Т. V. С. 248–264.

<sup>7</sup> *Селезнёв С.* Патриот русского Севера // *Север*. 1973. № 12. С. 93–102

<sup>8</sup> *Королев В.Н.* России беспокойный гражданин : [Об исследователе и инициаторе освоения Севера России М.К. Сидорове, 1823–1887 гг.]. Сыктывкар, 1987.

<sup>9</sup> *Мешалкин П.Н.* Меценатство и благотворительность сибирских купцов-предпринимателей, вторая половина XIX – начало XX вв. Красноярск, 1995. С. 78–79.

<sup>10</sup> *Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А.* Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Новосибирск, 2000. С. 47–104; *Ламин В.А., Ноздрин Г.А.* Сибирский купец Михаил Константинович Сидоров // *Личность в истории Сибири XVIII–XX веков: сб. биографических очерков*. Новосибирск, 2007. С. 113–123.

<sup>11</sup> *Гончаров А.Е.* Михаил Константинович Сидоров и неразрешенная проблема сибирского Севера // *Енисейский Север: история и современность*. Красноярск, 2011. Вып. 1. С. 73–82; *Гончаров А.Е.* История коммерческих экспедиций Северного морского пути: дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2013; *Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М.* Что вывозить?.. Poleмика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е–90-е гг. XIX в. // *Омский научный вестник*. Серия: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

<sup>12</sup> *Агапов М.* «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60-е гг. XIX в. // *Ab Imperio*. 2019. № 4. С. 73–96; *Агапов М.Г.* «Северный вопрос» в российском политическом языке 60–70-х годов XIX века // *Вестник Пермского университета*. История. 2021. № 4 (55). С. 117–128.

<sup>13</sup> *Туман-Никифорова И.О.* Открытие Северного морского пути: М.К. Сидоров // *Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф.* Красноярск, 2018. С. 113–117.

<sup>14</sup> *Сергиенко Т.Ю.* Михаил Константинович Сидоров и Туруханский край // *Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях: мат-лы пятой Междунар. науч.-практ. конф.* (29–30 апреля 2017 г.). СПб., 2018. С. 251–259.

<sup>15</sup> *Гончаров А.Е.* Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесозэкспорт с Енисея // *Исторический курьер*. 2022. № 3 (23). С. 64. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

<sup>16</sup> *Сидоров М.К.* О проектах каналов в Сибири // *Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год* (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 257–267.



Рис. 1. Михаил Константинович Сидоров  
(фото 1879 г.)

предлагалось устроить Васюганский канал. В 1841 г. была даже составлена смета на устройство Кетьского канала (950 тыс. руб.), однако дальше дело не продвинулось. Одновременно рассматривалась и возможность соединения Оби с бассейнами Волги и Печоры<sup>17</sup>.

В 1870-х гг. широко обсуждались проекты проведения каналов П.И. Крузенштерна (между Обью и Печорой) и П.Е. Фунтосова (между Обью и Енисеем). Каждый из них был связан с риском и большими финансовыми затратами. М.К. Сидоров, заинтересованный в организации вывоза графита с принадлежавших ему рудников в Туруханском крае и вдохновленный первыми успехами в освоении Северного морского пути, предложил новый план. По мысли Михаила Константиновича, наиболее удобно и выгодно было бы провести канал, а вернее – систему из двух каналов за полярным кругом: один – «из Обского залива на запад, от устья реки Зеленой, или Ойи, к устью р. Мутной или Юрюбея, к Байдаратской губе»; другой – «на восток из Тазовской губы от устья

р. Алеи вверх к вершинам рек Талаты и Яры, впадающих в р. Енисей противу Толстоносского селения»<sup>18</sup>. Каналы эти, проектируемые «по затруднительности входов с моря в устья Оби и Енисея»<sup>19</sup>, должны были облегчить в том числе и доставку товаров по Северному морскому пути.

Появлению этого плана предшествовал многолетний сбор сведений из разных источников: это и собственные наблюдения, и опрос населения, и анализ записок чиновников и всех относящихся к делу печатных материалов, и организация на свои средства научных экспедиций. Интерес к поиску возможного пути соединения систем Оби и Енисея М.К. Сидоров проявил еще в начале 1860-х гг., когда началась разработка залежей графита в Туруханском крае. Летом 1863 г. он снарядил экспедицию во главе с Ю.И. Кушелевским «для открытия пути между рр. Обью и Енисеем»<sup>20</sup>, после чего безрезультатно пытался добиться привилегии на пароходство по Обской и Тазовской губам, Тазу и Турухану, хлопотал о разрешении за свои средства прорыть канал между этими реками<sup>21</sup>. В 1869 г. Сидоров вместе с Г.Д. Корибут-Кубитовичем образовал компанию «для торговых и промышленных предприятий на низовьях рр. Оби и Енисея и по берегам Ледовитого океана»<sup>22</sup>. Несмотря на то, что некоторые из его ходатайств отклонялись, другие же удовлетворялись не в полной мере<sup>23</sup>, Михаил Константинович упорно двигался вперед, ища новые возможности для организации транспортировки сибирского сырья.

<sup>17</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 207, 230–231, 238, 318.

<sup>18</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 3.

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 3.

<sup>20</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 365; Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 год. Красноярск, 2016. С. 413.

<sup>21</sup> Кытманов А.И. Краткая летопись... С. 415.

<sup>22</sup> Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 387.

<sup>23</sup> Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. I. С. 65–75; Ч. II. С. 32–37.

При работе над проектом «Сибирского канала», как сам М.К. Сидоров назвал новый речной путь, немаловажное значение имел сбор сведений о погодных условиях в конкретной местности, времени замерзания и начала ледохода рек. Среди тех, к кому Михаил Константинович обращался за подобной информацией, сам он называет священника из деревни Максимкиной, промышленников на реке Лемве в бассейне Печоры<sup>24</sup>. Ссылается он и на сведения о речках в низовьях Оби и Енисея, собранные берёзовским окружным исправником Н. Поповым в 1877 г. путем опроса приехавших на Обдорскую ярмарку остяков и самоедов<sup>25</sup>.

Сравнивая свой план с другими предложениями, М.К. Сидоров считал его более выгодным и целесообразным, могущим принести «большую пользу нашему отечеству»<sup>26</sup>. Надо сказать, что выдвигаемые им проекты отличались масштабностью, продуманностью, в том числе наличием предложений о возможных источниках финансирования. Понимая сложность и высокую стоимость крупных начинаний, М.К. Сидоров видел выход в объединении усилий государства и представителей частного капитала. По его подсчетам, на проведение проектируемого им «Сибирского канала» длиной около 100 верст требовалось менее миллиона рублей, что было дешевле, чем в обоих предлагавшихся в то же время вариантах П.Е. Фунтосова и П.И. Крузенштерна. В качестве аргументов против канала Фунтосова, помимо суровых природных условий и дороговизны его строительства, он выдвигал и то обстоятельство, что если бы этот вариант был выгоден, то нашлись бы желающие ходатайствовать перед властями о его реализации, между тем даже сам Павел Егорович «от предложения составить на провод канала компанию отклоняется»<sup>27</sup>.

К выгодам, которые могли бы последовать в случае реализации разработанного Сидоровым проекта, сам он относил двадцать пять пунктов, в том числе решение проблемы обеспечения жителей северных районов продовольствием, оживление местной промышленности и торговли, рост численности населения<sup>28</sup>. Он писал, что если благодаря проведению предлагаемой им системы каналов удастся образовать «в Тобольской губернии три гавани, а в Енисейской в связи с этими гаванями своя гавань, тогда обе части Сибири поднимутся в развитии промышленности и торговли значительно <...> Приблизятся и все европейские рынки к проектируемым портам. Может быть, и Англия примет участие в транзите в Китай ее товаров по проектированному пути!»<sup>29</sup> Надо сказать, что подобные заманчивые перспективы присутствовали и в проектах по развитию северных территорий, выдвигавшихся другими частными лицами<sup>30</sup>. Например, сходные радужные картины в 1820–1840-х гг. рисовал «вологодский гражданин» А.И. Деньгин, предлагая устроить порт в низовьях Печоры<sup>31</sup>. И, как и у большинства авторов других проектов, одна из главных тревог и забот М.К. Сидорова была связана с мыслями о борьбе с конкуренцией иностранных промышленников и торговцев. Заканчивая описание выгод, которые сулило претворение его идеи в жизнь, он восклицал: «Этими путями мы, быть может, проложим путь к избавлению себя хотя на одном Севере Сибири от эксплуатации нас иностранными гостями!»<sup>32</sup>.

Предложения М.К. Сидорова и ожидания от их реализации действительно могут показаться фантастическими, однако его проект выглядел хорошо обоснованным, сопровождался ссылками на конкретные факты и проведенные исследования и был поначалу с сочувствием встречен и рядом крупных купцов, и Петербургским отделением Общества для

<sup>24</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 1 об., 2 об.

<sup>25</sup> Там же. Л. 26 об. – 27.

<sup>26</sup> Там же. Л. 9.

<sup>27</sup> Там же. Л. 1 об.

<sup>28</sup> Там же. Л. 37–39 об.

<sup>29</sup> Там же. Л. 3 об. – 4.

<sup>30</sup> Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Что вывозить?.. Poleмика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е–90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Сер.: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

<sup>31</sup> Отдел рукописей Российской национальной библиотеки (ОР РНБ). Ф. 550 (ОСРК). Q. II. 128. Л. 2–2 об.

<sup>32</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 39 об.

содействия русскому торговому мореходству, и Министерством путей сообщения<sup>33</sup>. Будучи человеком решительным и настойчивым, Михаил Константинович с энтузиазмом принялся отстаивать свой план. И все же, несмотря на предпринятые усилия, проект проведения «Сибирского канала» не был воплощен в жизнь.

Возможно, отчасти это было связано с непростым характером Михаила Константиновича, который легко наживал врагов в лице как других предпринимателей, так и высокопоставленных чиновников<sup>34</sup>. В частности, к нему негативно относились генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский (по его распоряжению даже проводилось разбирательство, не принадлежал ли Сидоров к скопцам)<sup>35</sup>, Енисейские гражданские губернаторы П.Н. Замятнин<sup>36</sup> и В.К. Падалка. Последний никак не отреагировал на поданную М.К. Сидоровым в 1859 г. записку «О возможности морского пути из Европы в Восточную и Западную Сибирь через устья реки Енисей и Обь»<sup>37</sup>. Нельзя не заметить горькой усмешки в словах самого М.К. Сидорова и в адрес Восточносибирского генерал-губернатора М.С. Корсакова («мудрый правитель Сибири»), в 1863 г. отказавшего Михаилу Константиновичу в просьбе рассмотреть возможность проведения за счет собственных средств просителя канала между реками Туруханом и Тазом, мотивируя свое решение тем, что «если бы канал был нужен, то он сделан был бы и без Сидорова»<sup>38</sup>. Впрочем, у М.К. Сидорова находились и покровители. Одним из них был тобольский губернатор А.И. Деспот-Зенович, который даже вступился за Сидорова при конфликте с П.Н. Замятниным и получил выговор из Министерства внутренних дел за суждение о действиях «себе равного»<sup>39</sup>. По имени-отчеству называет М.К. Сидоров Западносибирского генерал-губернатора Н.Г. Казнакова, который, видимо, ему сочувствовал и помогал. В частности, по его заданию берёзовский окружной исправник собирал сведения о низовьях Оби и Енисея, которые затем были переданы Сидорову<sup>40</sup>.

Наряду с проектом по соединению Оби и Енисея Михаилу Константиновичу принадлежал целый ряд крупных инициатив, так и оставшихся невоплощенными. Среди них и уже упоминавшийся Туруханский канал, и железная дорога между Печорой и Обью<sup>41</sup>. Так или иначе, сейчас сложно судить, насколько удачны оказались бы идеи М.К. Сидорова в случае их воплощения, однако сам он, несомненно, достоин памяти как горячий и деятельный патриот, «ревнитель русского Севера», искренне переживавший за судьбу Отечества.

Ниже приводятся тексты, составленные М.К. Сидоровым и подробно раскрывающие его замысел по строительству «Сибирского канала»: доклад на заседании правления Общества для содействия русской промышленности и торговле, произнесенный 6 декабря 1877 г., обоснование предлагаемого им варианта, характеристика выгод, которые может обеспечить реализация его плана. Как уже отмечалось выше, доклад М.К. Сидорова практически сразу же был опубликован в «Трудах Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству». Однако при этом ряд пояснений, включенных в исходный текст, был опущен. Например, при описании разногласий с М.С. Корсаковым первоначально сообщалось, что все относящиеся к делу бумаги были переданы из Департамента торговли и мануфактур Министерства финансов А.К. Сиденеру<sup>42</sup>. С другой стороны, размещенный в журнале вариант был дополнен сведениями о неурожае в Вятской губернии<sup>43</sup>. Таким образом, предлагаемая вниманию читателей настоящая публикация

<sup>33</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 29 об.

<sup>34</sup> Ламин В.А., Ноздрин Г.А. Сибирский купец... С. 116–117.

<sup>35</sup> Бердников Л.П. Вся красноярская власть: Очерки истории местного управления и самоуправления (1822–1916). Факты, события, люди... С. 69–70.

<sup>36</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 7. Л. 1; Бердников Л.П. Вся красноярская власть... С. 69–70.

<sup>37</sup> Гончаров А.Е. История коммерческих экспедиций... С. 60.

<sup>38</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 8–8 об.

<sup>39</sup> Там же. Д. 7. Л. 1.

<sup>40</sup> Там же. Д. 14. Л. 26 об.

<sup>41</sup> Ноздрин Г.А. Сидоров Михаил Константинович // Энциклопедический словарь по истории купечества...; Там же. Т. 2. С. 261.

<sup>42</sup> РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 8 об.

<sup>43</sup> Сидоров М.К. О проектах каналов... С. 266–267.

комплекса текстов (и полного, без сокращений, текста доклада 6 декабря 1877 г., и дополняющих его материалов) позволит глубже понять ход мысли Михаила Константиновича и взвешенно оценить его инициативу по соединению бассейнов Оби и Енисея.

Все публикуемые источники написаны коричневыми чернилами на больших листах тонкой желтоватой бумаги. Первый текст аккуратно переписан крупным ровным почерком писца, но содержит множественные правки, сделанные рукой М.К. Сидорова: вставки слов и словосочетаний, подчеркивания и зачеркивания. Второй – переписанный писцом беловик без правок. Третий принадлежит перу Михаила Константиновича, который обладал мелким, с наклоном вправо беглым почерком часто и много пишущего человека; встречаются исправления и зачеркивания. При публикации орфография и синтаксис приведены в соответствие с нормами современного русского языка, в том числе без оговорок исправлены окончания прилагательных, написание мягкого знака в окончаниях и суффиксах глаголов («тсья», «тсья», приставки, оканчивающиеся на «с», «з»). Названия месяцев, должностей, правительственных структур приведены со строчной буквы, наименования судов заключены в кавычки, ряд имен собственных, напротив, дан без кавычек («по проекту “Фунтосова”» – «по проекту Фунтосова»), порядковые номера излагаемых пунктов даны без круглых скобок. Сделанные в исходных текстах сноски приведены внизу страницы. Оставлено авторское выделение крупным шрифтом титулование императора и высокопоставленных особ. Сокращенные автором части слов, пропущенные слова восстановлены и приведены в квадратных скобках. Одно слово пришлось на оборванный край листа, при публикации оно заменено многоточием в квадратных скобках. Верхний регистр и подчеркивания сохранены.

Надо сказать, что Михаил Константинович был грамотным человеком, окончив гимназию в Архангельске, какое-то время работал домашним учителем в Красноярске, где получил звание коллежского асессора. Вышедшие из-под его пера тексты отличает ясность изложения, четкость формулировок, отсутствие излишних деталей. Он редко допускал ошибки и опiski, почти всегда расставлял знаки препинания, однако в ряде случаев его письменная речь отражала нормы современного ему разговорного языка («четырма», «первой»), встречаются и пропущенные слова. При корректировке написания сделаны оговорки и в сносках приведены исходные варианты.

В напечатанном в журнале варианте доклада сокращено число абзацев за счет их объединения, подчеркнутые слова и словосочетания выделены курсивом, сохранено написание всех топонимов и гидронимов, как в исходной рукописи М.К. Сидорова, тогда как некоторые слова скорректированы («эксплоатирующей» – «эксплотирующей», «в обеих частях» – «в обеих частях» и др.). При настоящей публикации оставлено исходное деление на абзацы, подчеркивающее нормы разговорного русского языка второй половины XIX в. авторское написание гидронимов и топонимов (за исключением приведенного к единообразию написанию названия реки Печоры, которое в рукописях встречается в трех вариантах: «Печера», «Печёра» и «Печора»). Современные названия и пояснения даны в сносках. Названия текстов оставлены как в источнике.

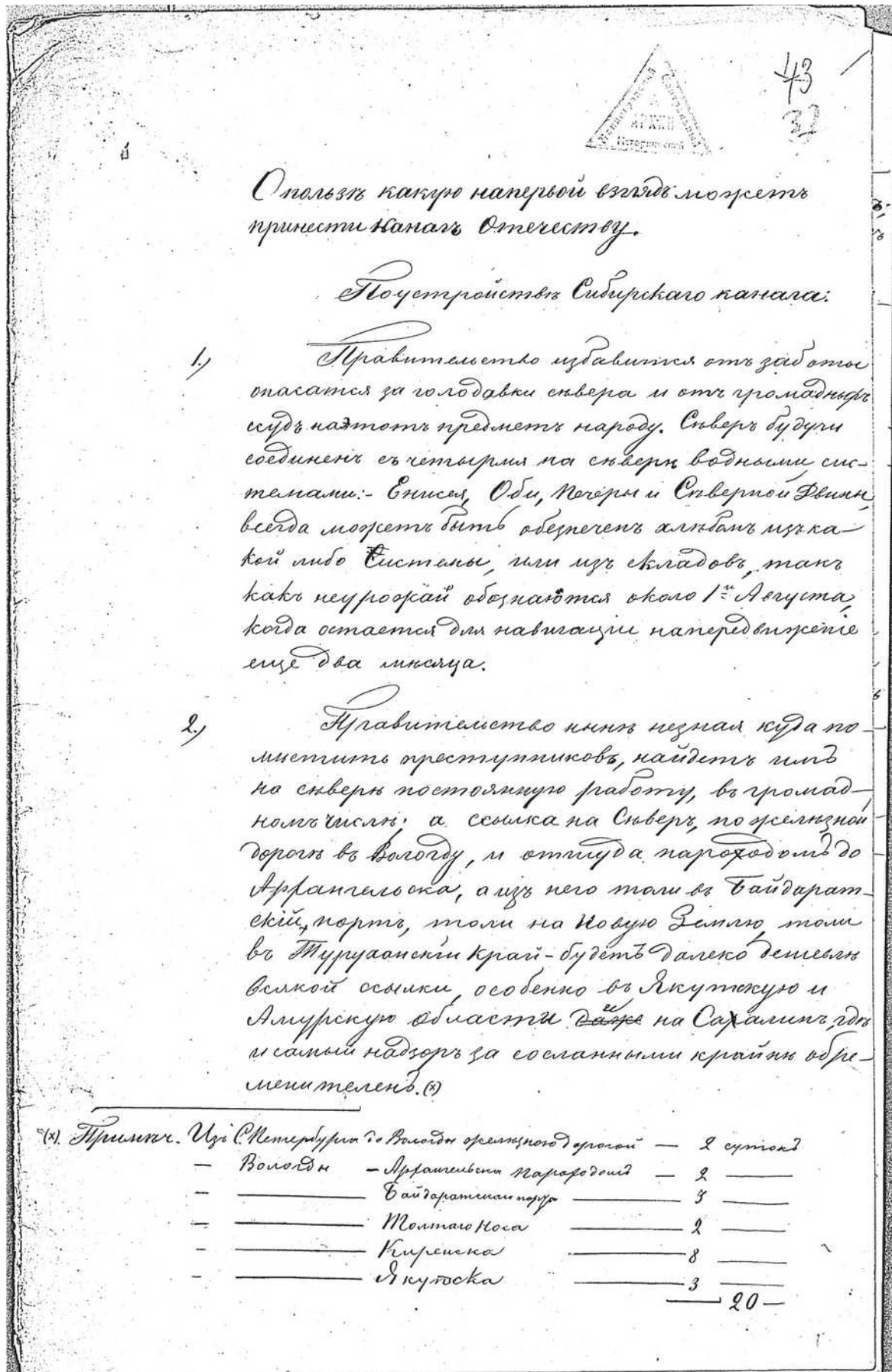


Рис. 2. Фрагмент рукописи одного из текстов, относящихся к проекту «Сибирского канала» (почерк М.К. Сидорова; РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 37)

## № 1

**О проектах каналов в Сибири. <sup>а</sup>Доклад М.К. Сидорова, читанный в заседании правления 6 декабря<sup>а</sup> [1877 года]**

(л. 1) 1. Канал по проекту Фунтосова<sup>1</sup> между реками Енисеем и Обью начинается с р. Бол[ьшого] Касса<sup>2</sup>, впадающей в р. Енисей ниже города Енисейска в 270 верстах, между деревнями Суковаткой (Шадриной) и Серебрянниковой, которые отстоят одна от другой на 14 верст, под 60° сев[ерной] шир[оты] и 108° вост[очной] дол[готы] и оканчивается устьем реки Озерной под 58° сев[ерной] шир[оты] и 106° вост[очной] дол[готы], втекающей с правой стороны в р. Кеть, выше деревни Максимкиной. Кеть же впадает с правой же стороны в р. Обь. Весь путь от устья Бол[ьшого] Касса на Енисее до устья р. Озерной на Кети 300 верст. Он идет по весьма извилистым, глинистым и илистым речкам и потребует особенного устройства шлюзов. А шлюзов понадобится немало, судя по нескольким речкам и озерам. Да и река Кеть, крайне извилистая, потребует исправления.

(л. 1 об.) На этом пути от устья Бол[ьшого] Касса до устья реки Озерной жителей нет, а есть только несколько самоедов, ко//торые выходят в деревню Максимкину.

Священник из деревни Максимкиной, близ устья Озерной, сообщил Сидорову, что лед из Озерной нередко плывет по Кети около первого июня и что речки, втекающие в р. Озерную, проходя между густыми лесами по глинистой почве, иногда замерзают в половине сентября. Густой лес, заграждая их от солнечных лучей, препятствует весною скорому таянию больших снегов, а осенью льдов от морозных утренников, при которых замерзает вода, особенно в озерах.

Со<sup>б</sup> стороны Енисея жители<sup>в</sup> ближайших деревень к р. Кассу даже и на Кас никогда не ходят и об нем Сидорову ничего сообщить не могли, кроме только того, что Кас вскрывается от льда позже Енисея и что енисейские суда<sup>г</sup> до тех пор не отправляются вниз по Енисею, пока лед с рек Касса и Сыма не пройдет<sup>г</sup>.

(л. 2) Если бы канал этот мог принести вскоре по его открытии выгоду, то енисейские пароходчики давно бы ходатайствовали о праве на устройство канала, между тем как от предложения составить на провод канала компанию отклоняется и сам его указатель, богатый енисейский купец Фунтосов, // даже при содействии к тому правительства и несмотря на Всемилостивейшее к нему внимание наградою орденом Св. Анны 3-й степени за первую мысль.

На устройство этого канала по исчислению исследователя его капитан-лейтенанта г[осподина] Сиде[н]снера<sup>3</sup> потребуется не менее 1 миллиона рублей. <sup>а</sup>Сиде[н]снер полагает возможным с проходящих по этому каналу грузов от Енисея до Кети взимать по 20 коп. сер[ебром] с пуда и в них от канала по р. Кети до устья Оби по 15 коп. с пуда, всего 35 коп. (газета «Сибирь», 1877 г., №№ 27 и 28)<sup>а</sup>.

2. Канал по проекту Крузенштерна<sup>4</sup> между реками Обью и Печорою начинается по р. Соби, втекающей в р. Обь ниже города Берёзова в 250 верстах под 66° сев[ерной] шир[оты] и 80–84° вост[очной] дол[готы]. И соединяет вершины Соби с вершинами р. Симарухи, втекающей с левой стороны в р. Усу, а сия в р. Печору. Кроме того, предполагается для соединения этих рек по возвышенности Уральского хребта железная дорога.

(л. 2 об.) Если бы возможно было соединить реку Печору каналом с р. Обью без содействия железной дороги, тогда была бы большая польза. <sup>о</sup>О местности, проектированной<sup>е</sup> Крузенштерном, уже много раз возбуж//дались вопросы:

и в 1806 году чрез нивелировку этой местности полковником Поповым<sup>5</sup> по повелению Императора Александра I<sup>го</sup>, и в 1832 году по распоряжению сенаторов Мертенса<sup>6</sup> и Корнилова<sup>7</sup>, посланных на Печору Императором Николаем I<sup>м</sup>, и по проекту купца В.Н. Латкина<sup>8</sup>. Но канал всегда признавался неудобным сколько потому, что нужно его вести по склонам Урала (Пайхоя) и по устройству на 35 верстах многих шлюзов, что будет стоить более миллиона рублей, столько же и потому, что навигация по каналу будет продолжаться не более 50 суток. В 1864 году 29 августа Сидоров с р. Усы от устья р. Лемвы отправился на санях в Обдорск. Промышленники на Лемве сообщали, что в тот год лед с вершин Усы пошел 6 июля.

Соединение же вершин двух мелких рек на возвышенности открытого, безлесного холодного хребта железною дорогою едва ли будет выгодно, особенно при двух перегрузках товаров на концах дороги, не говоря уже о кратком сроке<sup>ж</sup> навигации до 50 дней. Стоимость же этого пути исчисляется Крузенштерном тоже миллионами рублей.

(л. 3) 3. <sup>3</sup>Сидоров проектирует канал<sup>3</sup> // в низовьях Енисея и Оби. Он захватывает гораздо более водных сообщений, чем оба вместе взятые<sup>и</sup> канала Фунтосова и Крузенштерна. Вся длина пути исчисляется в 250 верст, но самый канал будет менее 100 верст и обойдется несравненно дешевле каждого из упомянутых каналов.

<sup>к</sup>Система канала<sup>к</sup> проходит за полярным кругом, под 70° сев[ерной] шир[оты]. Один канал предполагается<sup>л</sup> из Обского залива на запад, от устья реки Зеленой, или Ойи, к устью р. Мутной, или Юрюбей<sup>9</sup>, <sup>м</sup>к Байдаратской губе<sup>м</sup>, по древнему пути из города Мангазеи на р. Таз\*. Другой канал идет на восток из Тазовской губы от устья р. Алеи вверх к вершинам рек Талаты и Яры, впадающих в р. Енисей противу Толстоносского селения<sup>11</sup>.

(л. 3 об.) Каналы<sup>п</sup> проектируются по затруднительности входов с моря в устья Оби и Енисея. Русских судов // нет, а иностранцы, не застраховавав суда, за товаром не плавают. Страховые же общества по дешевой премии страховать не будут, а дорогие будут невыгодны.

Если устроится канал и образуются в Тобольской губернии три<sup>р</sup> гавани, а в Енисейской в связи с этими гаванями своя гавань, тогда обе части Сибири поднимутся в развитии промышленности и торговли значительно. Первая морская гавань должна быть в Байдаратской губе, при <sup>с</sup>устье реки<sup>с</sup> Юрюбей или Мутной. И к этой гавани могут приходить пароходы и парусные суда, сидящие до<sup>т</sup> 35 фут[ов] глубины<sup>у\*\*</sup>. В эту гавань может войти и величайший пароход на земном шаре «Great Eastern» («Грид Истерн»)<sup>12</sup>, вмещающий 15 000 тонн (900 000 пуд). «Истерн» имеет осадку 30 фут[ов] и ходит по 20 миль в час (35 верст). Этот пароход можно фрахтовать по 20 коп. за пуд. От этой гавани по каналу будут постоянно ходить особо построенные пароходы с баржами, перевоза с одной стороны на другую товары. Следовательно, вторая гавань должна быть для речных // пароходов с Оби в Обском заливе при устье реки

(л. 4)

\* Река Юрюбей имеет извилистое течение длиною 120 верст, а Ойя 80 верст. <sup>и</sup>Между этими реками волок только<sup>и</sup> около двух верст, по мнению полковника Попова, осматривавшего в 1806 году эти реки, нужен канал не более 15 верст. Вся же линия его по прямому направлению не превзойдет 150 верст. Глубина рек 5 фут[ов]. А между рр. Мутной и Зеленой болотистый перешеек только в 1 ½ версты. Эти реки в 1773 году осматривал и сотрудник Палласа Зуев<sup>10</sup>. По сведениям же г. Орлова, который производил нивелировку р. Щучьей, обские речные пароходы доходят до р. Яды, а парусные суды<sup>о</sup> до р. Ойи. От Яды же до Ойи только 30 верст. По р. Ойи промышленники плавают в лодках за ловлею рыбы. Озера же, разделяющие реки Юрюбей и Мутную от Ойи и Зеленой, имеют глубину, некоторые до 4 саж[ен]ей. О глубине этих озер объясняет и полковник Попов.

\*\* Подобных гаваней, <sup>ф</sup>куда могли бы<sup>ф</sup> приходить суда, имеющие осадку 35 фут[ов], в России, кажется, нет, да и за границею весьма мало.

Зеленой или Ойи. Третья гавань в Тазовском заливе при устье реки Алеи и затем четвертая гавань на Енисее при устье реки Талаты, к которой будут приходить все речные пароходы. К гаваням этим будут стекаться товары от озера<sup>x</sup> Зайсана до Балхаша, Киргизской степи, Бийска и, словом, со всей водной системы р. Оби, точно также, как от<sup>ч</sup> Троицкосавска, Байкала, Иркутска<sup>с</sup>, Минусинска и всей водной системы р. Енисея. К Юрюбею будут доставлять местные произведения Печора, Северная Двина с Вычегдою, Сухоной и Юголы и внутренние губернии чрез Вологду по железной дороге. К Юрюбею будет доставлять грузы, может быть, и С.-Петербург чрез Ладожское, Онежское, Выгское и Сумское озера, по соединении их с Белым морем. Может быть, города: Онега, Кемь, Кола, Новый Порт на Кильдине и Новая Земля также помогут своими произведениями Сибири, – Сибирь им! Приблизятся и все европейские рынки к проектируемым портам. Может быть, и Англия примет участие в транзите в Китай ее товаров по проектированному пути! //

(л. 4 об.)

Пароходы, а тем более парусные суда с моря с большею осадкою входить в устья рр. Оби и Енисея не могут. Обский бар у мысов Сетной и Хе имеет воды 8 ½ фут[ов], а Енисейский у мыса Гостиный 12 фут[ов]. Притом за барами обеих рек нет близко гаваней, сколько-нибудь защищающих суда от всех ветров, и где<sup>ш</sup> нагрузка с речного парохода или баржи на морское судно не была бы<sup>ш</sup> подвержена опасности от сильных ветров. Кроме того, входы в эти заливы имеют много мелей и банок<sup>13</sup>, а острова в устьях рек все покрываются весеннею водою, которая в 1877 году на Енисее поднималась от обыкновенного уровня на 8 сажень, начиная от Нижней Тунгуски и кончая заливом на пространстве 1200 верст, вследствие чего близ устья р. Курейки и залива погибли в 1877 году пароход «Темза»<sup>14</sup> и клипер «Северное сияние»<sup>15</sup>.

Итак, для бассейнов Оби и Енисея полезнее сделает канал, нежели особые гавани, которые обойдутся гораздо дороже.

(л. 5)

Если и устроятся обе гавани в обеих реках, учредятся лоцманские команды, башни, знаки, маяки, то // иностранные суда пойдут только с большою страховою премией, которая ляжет на товар, и с большими неустойками, если товар к сроку не будет доставлен или нагружен. А погрузка будет зависеть от состояния погоды. <sup>а</sup>Постройкой же своих морских судов, с осадкой до 8 футов, на системе Оби, как теперь делается в г. Тюмени, для перевозки от 10 т[ыс.] до 20 [тыс.] пуд[ов] и отправкой их за границу, могут заниматься только сами хозяева судов, знающие сколько-нибудь коммерцию и один иностранный язык. Иностранные же мореплаватели от сибирского купечества могут потребовать гарантии даже и в том, что если судно за льдом не войдет в Обь или Енисей или, войдя, зазимует и от весенних льдов на речной системе погибнет! Не тяжело ли будет платить значительные убытки фрахтовщикам? Если страховая премия доходила до 50 % с рубля на русские корабли, плавающие в Печорский залив, то в Обский или из него едва ли будет возможность отдавать на страх<sup>16</sup> русские суда. <sup>б</sup> Все эти неудобства устранятся, если будет учрежден порт для морских судов в Байдаратской губе. // Туда будут без всякой гарантии приходить парусные суда и пароходы с осадкою от 20 до 30 фут[ов], а не в 8 ½ фут[ов], как ныне\*.

(л. 5 об.)

Со стороны же Оби и Енисея в гавани их будут приходить речные пароходы с баржами, нагруженными до 3 фут[ов]. Пароходы эти, передав баржи другим пароходам, ходящим по каналам, и получив взамен своих подобные баржи или с иностранными товарами, или с русскими, ведут их в тот же день без всякой выгрузки и нагрузки и, следовательно, не теряют напрасно времени.

\* В 1877 году небольшой пароход «Елизавета»<sup>17</sup> во время тихой погоды, при осадке 8 ½ фут[ов], прошел с моря свободно с грузом 6000 пуд в р. Обь, а в 1864 году шхуна «Таз»<sup>18</sup>, имея грузу 5000 пуд и сидя 6 фут[ов], едва прошла от волнения в устье Оби.

(л. 6) При этом от Архангельска, Онеги, Кеми, Мезени, Печоры, Новой Земли и Норвегии к Юрьюбейскому порту должно быть учреждено срочное пароходство так, как [и] между этою гаванью и озером<sup>а</sup> Зайсаном и<sup>б</sup> Троицкосавском<sup>в</sup>. Таким образом, для проезда из С.-Петербурга потребуется времени: до Вологды по железной дороге 2 суток, из Вологды на пароходе до Архангельска по Сухоне и Двине // 2 суток и из Архангельска до Юрьюбея 3 суток, всего 7 суток. Из Юрьюбейского же порта до Обдорска 2 суток, до Березова 1 сутки, до Тобольска 3 суток<sup>д</sup>, до Омска 3 суток<sup>е</sup>, до Нор-Зайсана 4 суток; всего от Юрьюбея до Китая 13 суток, а из С.-Петербурга 20 суток. Так точно и до Иркутска, а затем до Китая.

(л. 6 об.) Теперь обращаемся к климату. Многие полагают, что за полярным кругом, под 70° сев[ерной] шир[оты] холоднее, чем на реке Кети, под 60° сев[ерной] шир[оты]. Напротив, истоки Кети находятся на возвышенностях в лесах, заваленных зимою снегом, а места, предназначенные для проектируемого Сидоровым<sup>ю</sup> канала с низменностями, где нет ни растений, ни снегов, и они нагреваются с 1 мая по 1 августа солнцем, которое не сходит с горизонта. Кроме того, Гольфстрим изумительной теплоты, до 50° Фарен[гейта]<sup>19</sup>, упираясь в Байдарату, и увеличивает теплоту<sup>а</sup> воздуха\*. И потому там<sup>д</sup> около моря<sup>д</sup> морозы бывают<sup>е</sup> // слабее, чем в Нарымском округе Томской губернии, по которому протекают речки, впадающие в Кеть на возвышенности, далеко отстоящей от Енисея и Оби. Вода в этих реках такая идет из теплых стран Китая от 45° сев[ерной] шир[оты] и в заливах имеет до 50° Фарен[гейта]<sup>ж</sup> теплоты<sup>\*\*</sup>.

Итак, хотя лед в<sup>и</sup> проектируемом мной<sup>и</sup> канале и будет сходить несколько позже Фунтосовского<sup>к</sup>, но канал едва ли будет стоять открытым менее последнего<sup>л</sup>. Навигацию можно начинать с 10 июня и продолжать по каналам по 15 сентября, всего не менее 100 дней. Отправку же судов и пароходов из порта в море можно производить и далее, т.е. до 15 октября. Кроме того, на Севере могут производиться работы и ночью, при отсутствии темноты, на две смены, между тем как на Фунтосовском<sup>м</sup> канале с 20 июля темно.

(л. 7) В морской же порт корабли могут уже приходить к 1 июля совершенно свободно. Виггинс<sup>23</sup> в 1874/76 гг.<sup>н</sup> плывал там 16 и 17 июня, делая исследование //залива. Он вошел<sup>о</sup> в устье Енисея 17/29 сентября и поднимался вверх по Енисею на 1000 верст до р. Курейки до 5 октября. Норвежские звероловы плавают около Новой Земли и в Карском море до половины октября. Пароходы же с Оби и Енисея с баржами могут приходить к каналам к 10 июня и окончательно уходить из гавани до 10 сентября. Остаются на зимовку в порте только каналские<sup>п</sup> пароходы и баржи, которые могут совершать по каналам плавания до покрытия их льдом.

Путь по каналам не представляет ни малейшей опасности и затруднения ни для пароходов с баржами, ни для пароходной прислуги. Между тем как в единственной природной морской гавани на Енисее, на р. Гольчихе, во время сильных бурь едва не погиб пароход Сотникова<sup>24</sup> в 1876 году 12 июня и в 1877 году 8 июля. В 1874 году с парохода Енисейской компании<sup>25</sup> утонуло

\* По исследованиям Виггинса температура воды в Байдарцком заливе по инструменту королевскому оказалась: в 1874 году: 1) 23 июня, между Юрьюбеем и Мутной, на середине их в точке № 1 – 38° по Фаренгейту<sup>20</sup>; 2) 23<sup>го</sup> же<sup>а</sup> июня<sup>б</sup> у острова Литке близ Мутного мыса 35°; 3) 11 июля ниже Белужьего Носа в 100 верстах от острова Литке среди массы плавающего там льда 37°; 4) 15 августа то же близ того же Белужьего Носа 47°; 5) 16 августа в Вайгачском<sup>в</sup> протоке 50°. При исследованиях Виггинса, повторенных в 1876 году: 6) в том же самом месте Вайгачского<sup>г</sup> пролива и также 50°; 7) 21 июля на 75 верст от него далее к Белужьему Носу 49°; 8) 27 июля выше устья р. Юрьюбея, т.е. ближе к реке Байдарате 48°. Здесь соленость воды оказалась удивительно крепкая – 20 ‰<sup>21</sup>; 9) 15 августа у Белужьего Носа 49°, здесь соленость воды оказалась 17 ‰.

\*\* Для примера приведу термометрические исследования за три месяца: декабрь, январь и февраль на<sup>з</sup>запад[ной] стороне<sup>з</sup> Новой Земли, под 74° сев[ерной] шир[оты] и в г. Якутске под 62° сев[ерной] шир[оты]: на Новой Земле –5°, в Якутске –31° по Реомюру<sup>22</sup>.

10 человек, подходя к Гольчихе у Яковлевской косы, почему туруханский пристав<sup>26</sup> в июле 1877 года просил начальника Енисейской губернии<sup>27</sup> остановить плавание // речных пароходов далее Бреховских островов, так как они подвергают жизнь рабочих крайней опасности. Между тем как морские суда к Бреховским островам подходить не могут, чему служит доказательством вторая экспедиция в Енисей профессора Норденшельда<sup>28</sup> на пароходе «Иммер»<sup>29</sup> в 1876 году. Этот пароход, имея осадку более<sup>р</sup> 12 фут[ов], при 20-дневном усилии<sup>с</sup> не мог найти достаточной глубины для своего прохода и ушел обратно. В настоящем 1877 году зафрахтован был А.М. Сибиряковым<sup>30</sup> в Бремене пароход «Фразер»<sup>31</sup> с сахаром, табаком и железными изделиями. В Енисейском заливе при Сопочной Карге\* он ожидал речного парохода сверху Енисея с русскими товарами с 9 августа по 2<sup>е</sup> сентября. Вследствие мелей он не пошел в устье Енисея, а речной пароход с баржами, нагруженными пшеницей, овсом и салом, от сильных ветров не мог подойти к нему и обменяться товарами. И потому «Фразер», простоявши 23 сутки<sup>т</sup>, <sup>у</sup>выгрузив только железо<sup>у</sup>, отправился в Норвегию, а «Св. Николай»<sup>32</sup> с баржами должен был возвратиться в Енисейск, // куда и прибыл, сколько известно, 4 октября.

(л. 8)

Что же произойдет, если пароходы, пришедшие к Оби и Енисею и не имеющие возможности получить груз, вынуждены будут остаться зимовать?<sup>ф</sup> Без гавани они<sup>х</sup> погибнут при сильном повышении весенних вод, до 8 сажень[ей], что и доказывалось ныне, как выше объяснено, гибелью английского парохода и русского клипера. А они могут погибнуть и с грузами.

Канал, проектируемый Сидоровым, видимо, заменит все дорогостоящие портовые принадлежности в устьях Оби и Енисея. Канал же<sup>ч</sup>, проектируемый Фунтосовым,<sup>ч</sup> для устьев Оби и Енисея не принесет большой пользы, потому что сооружение его не избавило бы от портовых работ в устьях обеих рек.

(л. 8 об.)

Сидоров еще в 1863 году просил генерал-губернатора Восточной Сибири<sup>33</sup> обратить внимание на Енисейский канал, проектируя // его тогда из города Туруханска к тому месту, где был г. Мангазея, и позволить ему провести его без всякого пособия со стороны правительства. Но мудрый правитель Сибири генерал Корсаков отвечал, что если бы канал был нужен, то он сделан был бы и без Сидорова, а так как этот канал не нужен и проведение его решительно на Севере невозможно, то и в просьбе Сидорову отказать. <sup>ш</sup>Подлинная просьба и ответ находятся у капитан-лейтенанта Сиде[н]снера. Они переданы ему Министерством на совокупное рассмотрение с делом о Фунтосовском канале.<sup>ш</sup>

(л. 9)

Сидоров для исследования тех мест, по которым проектируется канал, и других, более удобных, в смежности между 68 и 70 ° сев[ерной] шир[оты] находящихся, отправил из Енисейска 18 апреля 1877 года английского капитана Виггинса, знакомого с портовыми работами и новой системой каналов, устроенных в Шотландии.<sup>ш</sup> // Точно также Сидоров<sup>б</sup> просил г[осподина] генерал-губернатора Западной Сибири<sup>34</sup> передать <sup>б</sup>составленную им<sup>б</sup> инструкцию и обдорскому отделенному приставу, чтобы он во время Рождественской там ярмарки, на которую съезжаются все окрестные инородцы, разузнал от них о тех местах, по которым проектируется канал. Кроме того, с тою же целью послана инструкция и Сотникову в Дудинку.

Все сообщения этих лиц, если таковые мне будут доставлены, должны быть поверены<sup>35</sup> в лете будущего года топографами. Мнение и сметы последних могут разрешить как о возможности проведения каналов и устройства гаваней, так и о ценности этих сооружений, а теперь предлагается только мысль, осуществление которой принесет большую пользу нашему отечеству\*.

\* Вчера я получил сведения с места, что Виггинс отказался от сказанных и принятых им на себя исследований, и что он уже вчера проехал чрез Петербург в Англию.

(л. 9 об.) Если частные лица откажутся употребить на сооружение этого канала и при нем четырех гаваней 1 миллион рублей серебром, то, по моему мнению, может принять на себя устройство его и правительство. Ему возможно затратить на это // дело ничтожную сумму, тем более что оно всякую затрату на канал выручит с громаднейшею лихвою от одних только попенных денег<sup>36</sup> за лес, <sup>б</sup>т.е. за такой товар, отпуск которого без этого канала за границу из Сибири не мыслим даже и при открытии свободного выхода из устьев Оби и Енисея в морях при настоящих его ценах<sup>\*,б</sup>.

(л. 10) Если у правительства на первой очереди находится проект Вятско-Двинской железной дороги<sup>37</sup>, устройство которой, как <sup>з</sup>носится слух<sup>3</sup>, пред-решено отдать <sup>ю</sup>Англинской К<sup>о</sup>, эксплуатирующей Онежский край<sup>ю,38</sup> с правительственной гарантией по 600 000 рублей в год ежегодно в течение <sup>а</sup>будто бы<sup>а</sup> 99 лет в видах обеспечения продовольствия Севера из Вятки хлебом, то не выгоднее ли будет затратить единожды какой-нибудь миллион вместо 60 // миллионов, и еще с процентами на них?

От Вятско-Двинской железной дороги нисколько не разовьются ни русское торговое мореходство, ни русская торговля, между тем как проектируемый Сибирский канал не только может обеспечить весь Север хлебом по ценам значительно дешевле вятского, но и увеличить население Сибири и, несомненно, вызовет постройку морских пароходов, а также устройство разного рода фабрик и заводов.

На громадной водной системе обеих<sup>1а</sup> частей Сибири никогда не бывало общего неурожая, бывали только частные его<sup>б</sup> случаи. Между тем в Вятской губернии и в настоящий год последовал общий неурожай, о котором сообщают даже и газеты<sup>39</sup>.

*\* Провоз каждого пуда дерева из устьев Оби кругом полуострова Ямала до Байдараты на мелких судах будет стоить не менее 40 коп.; между тем как чрез канал не более 10 коп. Провоз же за границу из Байдаратской губы 20 коп. Фрахт из Печоры в Англию каждого пуда дерева обходился от 30 до 35 коп. потому, что бар реки не позволяет входить в гавань судам с осадкою более 12 фут[ов].*

РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 1–10. Подлинник.

**Пометы:** на л. 9 сверху ближе к центру треугольный штамп с надписью «Ленинградский Центральный исторический АРХИВ», на л. 4 слева на полях перечеркнутый знак вопроса напротив слова «Киренска»; на л. 6 об. слева на полях знак вопроса напротив слов «на Фунтосовском канале»; на л. 7 об. слева на полях восклицательный знак напротив слов «при 20дневном усилии»; на л. 8 две слева на полях две небольшие косые черты напротив слов «Без гавани они погибнут» и «Канал же, проектируемый Фунтосовым», на л. 9 об. слева на полях знак вопроса и NB напротив зачеркнутого фрагмента.

<sup>а-а</sup> Написано почерком М.К. Сидорова; <sup>б</sup> перед со зачеркнуто Жители же; <sup>в</sup> вписано над строкой; <sup>г-г</sup> порядок слов указан сверху цифрами; <sup>д-д</sup> на полях слева выделено чертой и подписано Примечание, в печатном варианте дано как примечание; <sup>е-е</sup> порядок слов указан цифрами сверху; <sup>ж</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого промежутке; <sup>з-з</sup> исправлено в ркп., первый вариант Канал, проектируемый Сидоровым, находится; <sup>и</sup> далее зачеркнуто выше; <sup>к-к</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Каналь, в печатном варианте Система каналовъ; <sup>л</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого идетъ; <sup>м-м</sup> исправлено в ркп., первый вариант въ Байдаратскую губу; <sup>н-н</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Озеро между ними отстоитъ; <sup>о</sup> так в ркп.; <sup>п</sup> знак нового абзаца указан чертой, в печатном варианте красная строка сохранена; <sup>р</sup> далее зачеркнуто приморския; <sup>с-с</sup> исправлено в ркп., первый вариант устьяхъ рекъ; <sup>т</sup> далее зачеркнуто 5 сажень глубины; <sup>у</sup> вписано над строкой; <sup>ф-ф</sup> исправлено в ркп., первый вариант куда бы могли; <sup>х</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Нордь-; <sup>и</sup> вписано над строкой; <sup>ч</sup> далее зачеркнуто Киренска, слева на полях знак вопроса; <sup>ш</sup> далее зачеркнуто бы; <sup>щ</sup> вписано над строкой; <sup>ъ-ъ</sup> зачеркнуто, в печатном варианте отсутствует; <sup>ы</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Нордь-; <sup>ь</sup> вписано над строкой; <sup>э</sup> далее зачеркнуто и затемъ Киренскомъ; <sup>ю</sup> в ркп. подчеркнуто двумя чертами; <sup>я</sup> вписано над строкой; <sup>1а</sup> вставлено с левого края; <sup>б</sup> далее зачеркнуто же; <sup>в</sup> исправлено в ркп., первый вариант Вайгатскомъ; <sup>г</sup> исправлено в ркп., первый вариант Вайгатскаго; <sup>д</sup> вписано над строкой; <sup>е</sup> далее зачеркнуто вовсе; <sup>ж</sup> вписано над строкой; <sup>з-з</sup> вписано над строкой; <sup>и</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Северномъ; <sup>к</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Южнаго;

<sup>л</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Южнаго; <sup>м</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Южномъ; <sup>н</sup> в печатном варианте въ 1874/75 гг.; <sup>о</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого входиль; <sup>п</sup> в ркп. подчеркнуто двумя чертами; <sup>р</sup> вписано над строкой; <sup>с</sup> далее зачеркнуто онъ; <sup>т</sup> исправлено в ркп., первый вариант сутокъ; <sup>у-у</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого не разгруживаясь; <sup>ф</sup> далее зачеркнуто Скорее можно ожидать, какъ выше сказано, что они; <sup>х</sup> вписано над строкой; <sup>и</sup> вписано над строкой; <sup>к</sup> далее зачеркнуто который; <sup>л-л</sup> зачеркнуто, в журнальной публикации отсутствует; <sup>м</sup> далее зачеркнуто (Инструкция, данная Виггину для руководства, при сем прилагается), в печатном варианте отсутствует; <sup>н</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого Сибиряковъ; <sup>о-о</sup> вписано над строкой вместо зачеркнутого подобную же; <sup>п-п</sup> зачеркнуто вместе с примечанием, на полях слева знак вопроса и NB, в печатном варианте отсутствует; <sup>р-р</sup> порядок слов указан цифрами сверху; <sup>с-с</sup> исправлено в ркп., первый вариант Англичанину, известному эксплуататору севера и монополисту Онежскаго края; <sup>т-т</sup> вписано над строкой; <sup>у</sup> испр., в ркп. обоихъ; <sup>ф</sup> вписано над строкой.

## Примечания

<sup>1</sup> Фунтосов (Фунтусов) Павел Егорович (1819–1890) – енисейский купец, инициатор проекта строительства Обь-Енисейского канала, который в 1870-х гг. направил на рассмотрение в С-Петербург. За смелую идею был награжден орденом Св. Анны III степени (*Михайловский В.Л.* Поиск нужной линии (глава из книги «Через всю Сибирь» с сокращениями, об истории исследования вариантов соединения двух сибирских рек Оби и Енисея) // Вестник угрюдения. 2012. № 4 (11). С. 167–182).

<sup>2</sup> Большой Кас (Кас) – левый приток Енисея; М.К. Сидоров везде этот гидроним пишет через две «с», в печатном варианте доклада это написание сохранено.

<sup>3</sup> Сиденснер Александр Карлович (1842–1917) – потомственный флотоводец, вице-адмирал, гидрограф. В 1875 г. возглавил экспедицию Министерства путей сообщения по исследованию местности для проведения Обь-Енисейского канала, его мнение по этому поводу стало определяющим (*Михайловский В.Л.* Через всю Сибирь. Томск, 2015. С. 135).

<sup>4</sup> Крузенштерн Павел Иванович (1809–1881) – вице-адмирал, исследователь Печоры и Карского моря, совместно с В.Н. Латкиным и М.К. Сидоровым участвовал в Печорской компании.

<sup>5</sup> Полковник Попов – глава экспедиции по исследованию местности для проведения канала между Обью и Печорой. Возможно, речь идет о Петре Пантелеймоновиче Попове (ум. 1807), полковнике с 1800 г., командире Сибирского гренадерского полка (1798–1806), шефе Полоцкого мушкетерского полка (1806–1807) (*Подмазо А.* Шефы и командиры регулярных полков Русской армии (1796–1855). Справочное пособие. URL: [http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom\\_p.html](http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom_p.html) (дата обращения 19.02.2022)).

<sup>6</sup> Мертенс Василий Фёдорович (1761–1839) – тайный советник, Тверской (1800–1802) и Олонецкий (1804–1821) губернатор, сенатор с 1821 г.

<sup>7</sup> Корнилов Алексей Михайлович (1760–1843) – тайный советник, Иркутский (1805–1806) и Тобольский (1806–1807) губернатор, сенатор с 1821 г.

<sup>8</sup> Латкин Василий Николаевич (1809–1867) – красноярский купец, исследователь низовьев Печоры, основатель Печорской компании для экспорта леса в европейские страны, тесть М.К. Сидорова. После путешествия по Печорскому краю Н.В. Латкин опубликовал свои наблюдения в форме дневника (*Латкин В.Н.* Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору, в 1840 и 1843 годах: в 2 ч. СПб., 1853).

<sup>9</sup> Юрубей – река Юрибей на полуострове Ямал, впадает в Байдарацкую губу Карского моря. Показательно, что М.К. Сидоров везде старался исправить допущенный переписчиком вариант «Юрубей».

<sup>10</sup> Зуев Василий Федорович (1754–1794) – академик (с 1787 г.), происходил из семьи солдата, в студенческие годы участвовал в составе отряда П.С. Палласа (1741–1811) в академической экспедиции 1768–1774 гг. изучал Урал, низовья Оби, Северный Ледовитый океан (*Сухомлинов М.* Академик Зуев и его путешествия по России // Древняя и новая Россия. 1879. № 2. URL: [https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Russ/XVIII/1760-1780/Zuev\\_V\\_F/text1.htm](https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Russ/XVIII/1760-1780/Zuev_V_F/text1.htm) (дата обращения: 15.02.2022).

<sup>11</sup> Толстоносское селение – селение Толстый Нос в Туруханском крае.

<sup>12</sup> «Great Eastern» («Грейт Истерн») – английское парусное судно для плавания в Индию вокруг Африки, спущенное на воду в 1858 г. и ставшее крупнейшим в мире кораблем, построенным до XX в.

<sup>13</sup> Банка – отмель.

<sup>14</sup> «Темза» («Thames») – английский пароход, снаряжен на средства в том числе иркутского купца А.М. Сибирякова, вышел из Норвегии в 1876 г. под командованием Дж. Виггинса, дошел до устья Енисея, где и зазимовал, в июле 1877 г. сел на мель и был продан на металлолом. В 2016 г. красноярскими исследователями были обнаружены обломки корабля (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 180–191; *Goncharov A.E., Orel I.V.* Thames meets the Yenisei: captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara sea and Yenisei, 1876–1877 // Polar Record. 2019. No. 6, pp. 425–440).

<sup>15</sup> «Северное сияние» – первое судно, отправившееся из Енисейска в Европу. Построено по заказу М.К. Сидорова в Енисейске местным купцом, выходцем из архипелага Гельголанд П.А. Бойлингом. В июне 1876 г. под командованием шкипера Д.И. Шваненберга пустилось в плавание, приняв в Курейке груз графита, однако из-за плохих погодных условий было вынуждено остаться на зимовку у Бреховских остров и во время весеннего ледохода погибло (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 180–191; *Кытманов А.И.* Краткая летопись... С. 518–519).

<sup>16</sup> Отдавать на страх – страховать.

<sup>17</sup> Пароход «Елизавета» – дополнительных сведений об этом судне выявить не удалось.

<sup>18</sup> «Таз» – шхуна, принадлежавшая М.К. Сидорову; на ней плавал доверенный Сидорова Ю.И. Кушелевский. В 1864 г., будучи уверен в положительном решении вопроса о строительстве канала между Тазом и Туруханом, Михаил Константинович доставил на ней из Тобольска через Обский и Тазовский заливы и вверх по р. Таз хлеб и рабочих (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 72; Ч. II. С. 32).

<sup>19</sup> +50° по Фаренгейту равно +10° по Цельсию.

<sup>20</sup> +38° по Фаренгейту составляет +3,3° по Цельсию, далее в тексте приводятся следующие данные: 35° по Фаренгейту – 1,7° по Цельсию, 37° по Фаренгейту – 2,8° по Цельсию; 47° по Фаренгейту – 8,3° по Цельсию, 50° по Фаренгейту – 10° по Цельсию, 49° по Фаренгейту – 9,4° по Цельсию, 48° по Фаренгейту – 8,9° по Цельсию.

<sup>21</sup> Соленость морской воды измеряется в промилле (количество граммов соли в 1000 г (1 л) воды). У побережья Евразии из-за впадения в Северный Ледовитый океан полноводных рек соленость его вод ниже, чем в среднем по Мировому океану (35 ‰).

<sup>22</sup> –5° по Реомюру равно –6° по Цельсию, –31° по Реомюру равно –39° по Цельсию.

<sup>23</sup> Виггинс Джозеф (Иосиф) (Joseph Wiggins) (1832–1905) – английский мореплаватель, участник открытия и освоения Северного морского пути. В 1874–1899 гг. возглавлял более десятка морских экспедиций из Западной Европы в Сибирь (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 171–189; *Гончаров А.Е.* К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350).

<sup>24</sup> Сотников Петр Михайлович – енисейский купец второй половины XIX в., пароходовладелец, торговал разными товарами в Туруханском крае, его имя увековечено на лоцманской карте Енисея (*Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И.* Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 2012. С. 251).

<sup>25</sup> Енисейская компания – Енисейская компания пароходства и торговли, созданная в 1861 г. енисейскими купцами А. Баландиным, И. и А. Кытмановыми, С. и А. Калашниковыми, Е. и А. Грязновыми для плавания по Енисею в Туруханский край. Поначалу компании принадлежал пароход «Енисей» и две баржи. Первый рейс состоялся в мае 1863 г. (*Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А.* Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. С. 289–295).

<sup>26</sup> Туруханский отдельный пристав – высшее должностное лицо в Туруханском крае, глава Туруханского отдельного управления, образованного в 1827 г. в составе Енисейского округа Енисейской губернии. Возможно, речь идет о некоем Повалишине, который исполнял эту должность с 1873 г. До этого он служил заседателем Анцыферовской волости, отличался жестокостью и злоупотреблениями, вынуждая крестьян делать ему приношения (*Кытманов А.И.* Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 год. Красноярск, 2016. С. 479).

<sup>26</sup> Начальник Енисейской губернии – в 1877 г. Енисейским гражданским губернатором был действительный статский советник Аполлон Давыдович Лохвицкий (р. 1823).

<sup>28</sup> Норденшельд Нильс Адольф Эрик (Nils Adolf Erik Nordenskiöld) (1832–1901) – шведский мореплаватель, исследователь Арктики, открыватель Северного морского пути. Под его командованием состоялись экспедиции из Швеции в устье Енисея в 1875 и 1876 гг., а в 1878–1880 гг. впервые в истории был полностью пройден весь Северный морской путь и, обогнув Евразию по Северному Ледовитому океану, удалось дойти до Японии, Китая и Индии (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 201–205, 257–276; *Гончаров А.Е.* К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350; *Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А.* Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. С. 484–486).

<sup>29</sup> «Иммер» («Immer») – пароход, на котором Н.А.Э. Норденшельд в 1876 г. совершил плавание из Швеции до устья Енисея и обратно. На «Иммере» в Сибирь были доставлены пеньковые материи, нитки, плиточный чай, посуда, стекло, проволочные канаты, гвозди, плуги, подковы, железо, сахар, проданный затем в Енисейске (*Студитский Ф.Д.* История открытия морского пути... Ч. I. С. 227–231; *Кытманов А.И.* Краткая летопись... С. 518, 534).

<sup>30</sup> Сибиряков Александр Михайлович (1849–1933) – иркутский купец, исследователь Сибири и Арктики. Выделял средства для изучения Ангары, водораздела Енисея и Оби, как и М.К. Сидоров, был горячим сторонником установления регулярного торгового сообщения по Северному морскому пути, финансировал ряд научно-исследовательских и коммерческих экспедиций, в том числе Норденшельда и Виггинса в 1875–1876 гг. Норденшельд даже назвал в честь Сибирякова обнаруженный им в 1876 г. в устье Енисея остров

(Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 157–159; Гаверилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых: страницы истории. Иркутск, 2017. С. 69–86).

<sup>31</sup> «Фразер» – пароход, зафрахтованный А.М. Сибиряковым для экспедиции Н.А.Э. Норденшельда вокруг Евразии в 1878–1880 гг., в результате которой впервые Северный морской путь был полностью пройден с запада на восток. Входившие в состав экспедиции пароходы «Вега» и «Лена», пройдя Карское море, отправились дальше на восток, а «Фразер» вместе с судном «Экспресс» вошел в Енисей, где в с. Заостровское с них были выгружены европейские товары и на борт приняты сибирские, после чего они отправились обратно в Европу (Студитский Ф.Д. История открытия морского пути... Ч. I. С. 275–276; Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А. Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск, 2019. С. 486).

<sup>32</sup> «Св. Николай» – не удалось найти дополнительные сведения об этом судне; знаменитый пароход-музей «Святитель Николай» был построен на средства А.М. Сибирякова для плавания по Ангаре и по Енисею между Енисейском и Минусинском позже – в 1887 г.

<sup>33</sup> Генерал-губернатор Восточной Сибири – в 1863 г. этот пост занимал генерал-лейтенант Михаил Семёнович Корсаков (1826–1871).

<sup>34</sup> Генерал-губернатор Западной Сибири – речь идет о Николае Геннадьевиче Казнакове (1824–1885), исполнявшем обязанности Западносибирского генерал-губернатора в 1875–1881 гг.

<sup>35</sup> Поверены, т.е. проверены.

<sup>36</sup> Попённые деньги (от слова «пень») – плата за дозволенную вырубку казенного леса, считалась по пням. Попённый сбор за пользование казенными лесами в Западной Сибири (в Тобольской и Томской губерниях) был введен в 1863 г. (Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 366).

<sup>37</sup> Вятско-Двинская железная дорога (Пермь-Котласская железная дорога) – идею соединения Урала с пристанями на Северной Двине предложил в 1858 г. орловский купец А.Н. Кузнецов, с 1867 г. начались топографические изыскания, но дорога была построена только в 1895–1898 гг. (Жаравин В.С. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги. Луза // Устьнедумские встречи: сб. мат-лов VII межрегион. краевед. православно. чтений. Луза, 2016. С. 95–101).

<sup>38</sup> Англинская К°, эксплуатирующая Онежский край – имеется в виду «Онежская компания лесного торга», учредителями которой были главным образом подданные Великобритании (Ханталин Р.А., Павлюнов П.С. Онега // Большая Российская энциклопедия. URL: <http://dev.bigenc.ru/geography/text/2689353> (дата обращения: 25.02.2022)).

<sup>39</sup> В опубликованном варианте окончание доклада следующее: «Между тем в Вятской губернии и в настоящий 1877 год последовал общий неурожай, о котором сообщают газеты. В той губернии, которая должна ссужать хлебом север, уже четыре года сряду неурожай. Там цена на хлеб рубль сер[ебром] за пуд, а в самом городе Вятке около 1 руб. 20 коп. Притом и река Вятка от уничтожения на ней лесов обмелела; в Вятской губернии начались засухи и стали появляться черви, чего прежде не было. Мнение мое о Вятско-Двинской железной дороге высказано в книге «Север России» 1870 г., стр. 10–15» (Сидоров М.К. О проектах каналов... С. 266–267; Сидоров М.К. Север России. СПб., 1870. С. 1–15).

## № 2

### Канал

(л. 26) Исследование местностей между Обским заливом и Байдаратской губой чрез Самоедский полуостров, по которому до 1620 года проходил древний путь из Архангельска на Обь<sup>1</sup>, некоторыми сибирскими промышленниками признается преждевременным и даже излишним, по открытию свободного морского пути с Океана прямо в Обский залив.

По моему же мнению исследование этого древнего пути составляет неотложную необходимость по ниже следующим соображениям:

1. Навигация в Обском заливе, т.е. время, в течение которого морские суда могут безопасно проходить Карским морем и устьем Обского залива под 73 ½ ° север[ной] шир[оты], простирается от 1 до 1 ½ месяца, с 1 августа до половины сентября. Следовательно, время всей навигации может продолжаться от 30 до 48 суток. Почему все зафрахтованные для Оби суда должны приходить почти одновременно, дабы успеть в этот короткий промежуток //

(л. 26 об.)

2. Навигация по древнему речному пути, находящемуся на 500 верст южнее, под 68 ½ ° север[ной] шир[оты], продолжалась с 15<sup>то</sup> июня по 15<sup>е</sup> сен-

тября, т.е. вдвое более времени. Это подтверждается сведениями, собранными от местных жителей березовским исправником<sup>2</sup> и доставленными Его Высокопревосходительству Николаю Геннадьевичу<sup>3</sup> и статистическими сведениями о вскрытии и замерзании р. Оби в ее<sup>а</sup> устьях. Средние числа вскрытия там Оби 17<sup>то</sup> мая, а замерзания 13<sup>то</sup> октября. Следовательно, время всей навигации 145 суток. Итак, если бы начали отправлять товары из устья Оби в начале июня к рекам Салаты<sup>4</sup> [...]<sup>б</sup>, втекающей в Обский залив, Юрюбею<sup>5</sup> или Мутной, втекающим в Байдаратскую губу, то вместо 45 дней непременно было бы для судоходства вдвое более времени, чем чрез устье Обского залива.

(л. 27)

3. Место, ныне избранное для перегрузки товаров с речных судов на морские, около Ныды открыто почти для всех ветров и потому перегрузка должна производится очень медленно и небезопасно. Такие // перегрузки на Печоре, когда они производились в Болвановской губе<sup>6</sup>, продолжались до двух месяцев, от поднятия одного судна и от спущения в то же время вниз другого, подле стоящего, от неровного волнения. Для устройства же искус[с]твенной гавани нужны большие средства. Между тем как при устье р. Салаты можно рассчитывать не только по рассказам инородцев, но и по очертанию берега на удобную гавань и защищенную от ветров.

(л. 27 об.)

4. Если р. Салата соединится каналом с р. Юрюбеем или р. Мутной, то кроме того, что время для навигации по крайней мере удвоится, приобретется на устье Юрюбея гавань, по исследовании Виггинса<sup>7</sup>, безопасная и такая глубокая, что могут останавливаться самые большие пароходы, и навигация может продолжаться из этой гавани по крайней мере до 100 суток, т.е. с 15<sup>то</sup> июля на 25<sup>е</sup> октября. Река Юрюбей и ее устье подробно описаны ныне в сведениях березовского исправника, а устье р. Мутной в 1734 г. лейтенантом Муравьевым<sup>8</sup>. Глубина устья реки 2 сажени, // а далее вверх по реке 8 сажень[ей]. Глубина же моря вдоль берега от 8 до 10 сажень[ей]. Муравьев укрывался в этом заливе 6 суток от бурь. Здесь укрывались также от бурь и голландские суда.

Замечательно, что суда, построенные в Верхотурье, проходили этим путем в Архангельск, и из Архангельска на Обь, ежегодно плавая чрез Югорский Шар, где находилась стража для сбора пошлин.

5. Для устранения задержки судов в нагрузке и выгрузке противу устья Ныды нужно более нежели вдвое рабочих, служащих, таможенных чинов для исполнения формальностей, чем в гавани при устье р. Юрюбея или р. Мутной, а от усиленной потребности в людях возвысится ценность за труд не только опытных людей, но и простых рабочих, и явится в них недостаток.

(л. 28)

6. Для безопасности плавания по Обской губе потребуется значительная лоцманская команда, которая обставляла бы ежегодно, а иногда по несколько // раз в год опасные места знаками, между тем при учреждении порта при устьях Юрюбея или Мутной если и явится в том потребность, то в самом малом виде.

(л. 28 об.)

7. К Ныде могут по настоящим картам подходить морские суда с осадкою до 14 фут[ов], а к Юрюбею и Мутной более нежели вдвое. Следовательно, они могут брать товаров вдвое более первых. От Вайгача до Юрюбея или Мутной пароходного пути менее суток, а до Ныды пароход Нептун шел 7 суток. Из Юрюбея и Мутной цены за перевозку товаров в Англию не могут быть более 20 коп., а с Ныды не могут быть менее 40 копеек. Теперь же существуют фрахтовые<sup>9</sup> около 80 коп. за пуд. Из Юрюбея и страховые премии будут дешевле чем с Ныды. Так как путь в оба конца будет на 2000 верст короче и безопаснее, будет менее льдов и туманов от испарения теплой Обской воды в холодные<sup>б</sup> ночи. Чрез Ныду нет возможности отправлять лесные // грузы, а чрез Юрюбей откроется полная возможность отправлять неограниченное

количество<sup>г</sup> судов, смотря по заготовкам леса. Одни<sup>д</sup> попенные деньги<sup>10</sup> за лес могут составить источник значительного государственного дохода.

(л. 29) 8. Может случиться, что проход с Океана в Обскую губу будет затерт полярными льдами от продолжительного северо-восточного ветра, как было один раз на Печоре, тогда в каком печальном положении очутятся<sup>е</sup> товары, доставленные к р. Ныде. Сколько могут потерять промышленники от недоставления товара за границу и наконец, может быть, от совершенной их<sup>ж</sup> потери в заливе; а если застигнет зима, то где придется оставить товары и речные пароходы, упустившие время для своего возвращения от тщетного ожидания морских пароходов. Между тем как суда, идущие за товаром в устье Обского залива, встретив непроходимой лед, могут идти в Юрбейский порт, куда и товары // с устья р. Оби или из гавани р. Саяты могут быть направлены без всякого убытка.

9. Если таможенный надзор сосредоточится в устье Юрбейя, то не только для него будет большое удобство, но это будет иметь влияние и на заселение окрестных местностей, и в особенности изобилующей громадными богатствами Новой Земли<sup>11</sup>. И предполагаемому крейсеру удобнее будет совершать плавание между Архангельском, Юрбеем, Новой Землею и Мурманом<sup>12</sup>.

(л. 29 об.) Все эти соображения приводят к тому заключению, что при отправлении экспедиции для исследования Обского залива было бы полезно в то же время отправить топографов для съемки и нивелировки<sup>3</sup> местностей для решения вопроса о проведении канала и стоимости его. При чем этой же экспедиции, по моему мнению, следует поручить осмотреть и берега моря, соседние с устьями рр. Юрбейя "и Мутной" с тою целию, [чтобы выяснить,] не найдутся ли такие места, у которых морские суда могут останавливаться у самых берегов. //

Известный красноярский купец П.Н. Кузнецов<sup>13</sup>, разделяя доводы мои, просил пожертвованные им деньги 4000 рублей употребить именно для исследования этого проэкта<sup>к</sup>.

Министерство путей сообщения на представление С.-Петербургского отделения Общества для содействия русскому торговому мореходству также отозвалось сочувственно к этому проекту и обещало ему содействие<sup>л</sup>.

РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 26–29 об. Подлинник.

**Пометы:** первый лист с левого края по центру оборван; в конце текста почерком М.К. Сидорова Яхта Цесаревич и далее пять слов неразборчиво из-за выцветших чернил.

<sup>а</sup> Испр. в ркп. ея; <sup>б</sup> одно слово, заключенное в ркп. в скобки, пришлось на оборванный край документа; <sup>в</sup> далее зачеркнуто осенние; <sup>г</sup> испр., в ркп. не ограниченного количества; <sup>д</sup> испр., в ркп. одне; <sup>е</sup> испр., в ркп. очудятся; <sup>ж</sup> вставлено над строкой; <sup>з</sup> испр., в ркп. нивелировки; <sup>и-и</sup> вставлено над строкой; <sup>к</sup> испр., в ркп. проэкта; <sup>л</sup> испр., в ркп. его содействия.

## Комментарии

<sup>1</sup> Древний путь из Архангельска на Обь – Мангазейский морской ход, торговый путь из Белого моря (от устья Северной Двины) до залива Карского моря – Газовской губы и далее в низовья реки Таз; использовался поморами и сибирскими служилыми людьми в XVI – первой половине XVII в. (Старков В.Ф. Очерки истории освоения Арктики. М., 2001. Т. II. Россия и Северо-Восточный проход. URL: [https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov\\_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd-/7](https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd-/7) (дата обращения: 25.02.2022)).

<sup>2</sup> Берёзовский окружной исправник – эту должность в конце 1870-х гг. занимал Н. Попов; предписанием IV Отделения Главного Управления Западной Сибири от 28 Ноября 1877 г. ему было поручено собрать сведения о реках в низовьях Оби и Енисея с приехавших на Обдорскую ярмарку остяков и самоедов. Копия с составленного им рапорта была передана М.К. Сидорову 5 мая 1878 г. (РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 25. Л. 1, 6).

<sup>3</sup> Казнаков Николай Геннадьевич (1823–1885) – генерал от инфантерии, в 1875–1881 гг. западносибирский генерал-губернатор.

<sup>4</sup> Салата (далее в тексте Салята) – имеется в виду река Салат Верхнеобского бассейнового округа.

<sup>5</sup> Юрюбей – река Юрибей.

<sup>6</sup> Болвановская губа – Болванская губа, залив Северного Ледовитого океана к востоку от устья Печоры.

<sup>7</sup> Виггинс – см. примечание 14 к тексту № 1.

<sup>8</sup> Муравьев – лейтенант, в 1734 г. вместе с лейтенантом Павловым по поручению правительства отправился из Архангельска морем на восток для исследования берега Северного Ледовитого океана; из-за льдов пройти удалось только до Мутного залива и возвратиться на зимовку к Печоре (*Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 136*).

<sup>9</sup> Фрахтовые или фрахт – плата за перевозку груза.

<sup>10</sup> Попённые деньги – см. примечание 25 к документу № 1.

<sup>11</sup> Богатства Новой Земли – в первой половине XIX в. неоднократно снаряжались экспедиции для описания архипелага и исследования его природных ресурсов, в том числе для проверки слухов о якобы находившихся там залежах серебра. В результате 1807 г. были обнаружены медный колчедан и сера (*Щеглов И.В. Хронологический перечень... С. 227, 304, 312–313*). Сейчас на Новой Земле известны месторождения черных и цветных металлов, марганцевых руд и других полезных ископаемых.

<sup>12</sup> Мурман – название Кольского полуострова.

<sup>13</sup> Кузнецов П.Н. – по всей вероятности, переписчиком допущена ошибка в указании инициалов и речь идет о Петре Ивановиче Кузнецове (1819–1878), красноярском купце 1-й гильдии, потомственном почетном гражданине, крупном благотворителе, участнике Амурской экспедиции. В 1878 г. он, как и М.К. Сидоров, находился в С.-Петербурге (*Сысоева Л.А. Во славу любезного Отечества. Семья Кузнецовых в истории Красноярска и России. Красноярск: Сибирский печатный двор, 2010. 120 с. С. 37–68*).

### № 3

#### О пользе, какую на первой<sup>а</sup> взгляд может принести канал Отечеству

(л. 37)

По устройстве Сибирского канала:

1. Правительство избавится от заботы опасаться за голодовки Севера<sup>1</sup> и от громадных ссуд на этот предмет народу. Север, будучи соединен с четырь[ь]мя на севере водными системами: Енисея, Оби, Печоры<sup>б</sup> и Северной Двины, всегда может быть обеспечен хлебом из какой-либо системы или из складов, так как неурожай обозначается около 1<sup>го</sup> августа, когда остается для навигации на передвижение еще два месяца.

2. Правительство, ныне не зная, куда поместить преступников, найдет им на севере постоянную работу в громадном числе, а ссылка на Север по железной дороге в Вологду и оттуда пароходом до Архангельска, а из него то ли в Байдаратский порт, то ли на Новую Землю, то ли в Туруханский край – будет далеко дешевле всякой ссылки, особенно в Якутскую и Амурскую области и<sup>в</sup> на Сахалин, где и самый надзор за сосланными крайне обременителен\*. //

(л. 37 об.)

3. Обеспечатся северные инородцы. Многие из них расположатся вдоль проектируемого канала, пристаней и хлебных на них магазинов. Тогда правительству не нужно будет содержать хлебные магазины в Низовском крае<sup>2</sup> со всеми с ними тягостными последствиями<sup>3</sup>. Кроме того, инородцы займут по каналу должности то караульных, то смотрителей, то подводчиков, то доставщиков припасов и охоты их и в гавани, и в разные заводы около них: бульонные, маринованные<sup>г</sup>, копильные и проч[ие].

4. Последует оживление крупнейшей сети водных путей внутри Сибири, доселе находящихся в заникнутом положении.

\* Примеч[ание]. Из С.-Петербурга до Вологды железною дорогой – 2 суток

– Вологды – Архангельска пароходом	– 2 –
– _____ – Байдаратского порта	– 3 –
– _____ – Толстого Носа	– 2 –
– _____ – Киренска	– 8 –
– _____ – Якутска	– 3 –
	– 20 –

5. Вызовется судоходство и пароходство не только между Байдаратским портом и Китаем с трех путей: и из Маймачена<sup>а</sup> через Байкал, и из Черного Иртыша через Норд Зайсан<sup>4</sup>, и из Кобдо через Бийск, но и по морям – между Архангельском, Онегою, Кемью, Колою, Кильдином, Онегою, Новою Землею и Печорою, а также вызовется постройка Онежского канала для сообщения с С.-Петербургом.

(л. 38) 6. Вызовется транзит иностранных товаров преимущественно английских в Китай\*, равно из Китая // в Англию, чрез что доставится правительству особый значительный доход, для канала, равно и пароходоладельцев на Оби и Енисее работу, а жителям по водным системам Сибири от заготовления дров и провизии заработка.

7. Вызовется на системе Оби и Енисея постройка пароходов, судов и барж и механических заводов и их отделений во всех гаванях, какова главнейшая в Байдаратском порте.

8. Последует колонизация островов Вайгача и Новой Земли, равно Печоры и округов Березовского и Туруханского, куда в последние<sup>е</sup> 20 лет ссылку начали считать уже по климатическим условиям невозможною.

9. Вызовется на системе Енисея, Оби и Таза постройка многих лесопильных заводов и [производство] древесных продуктов, а также канатных<sup>ж</sup>, парусинных, железных, медных, алебастровых, гипсовых и других.

10. Возникнет увеличение посевов хлебов, пшеницы, семени льняного и конопляного, равно выделки льна и пеньки и проч[его]...<sup>3</sup>

11. Ускорится образование порта на Кильдине на Мурманском берегу. //

(л. 38 об.) 12. Вызовется развитие рыбных, звериных, морских промыслов на островах и побережьях Ледовитого океана.

13. Последует удешевление в столицах как ценности рыбы, которой будет получаться вместо 20 руб. только от 2 до 5 руб. за пуд, так и хлеба. Тогда хлеб, идущий из Вятки на Север, будет там вытесняем дешевым сибирским и обратится к столице. Теперь постоянная цена вятского хлеба в Архангельске 1 р[уб]. за пуд, а волжского на Печоре 1 ½ р[уб. за] пуд, при устройстве же канала хлеб будет на Печоре не дороже 60 к[оп]. и в Архангельске 70 к[оп]. за пуд. А на Вайгаче и Новой Земле вместо 3 руб. только 50 копеек.

14. Вызовутся каменноугольные ломки на Новой Земле и в устьях Енисея и добыча нефти на Печоре для отопления морских судов и всех проектируемых заводов.

15. Усилится русская торговля и промышленность и вызовется торговля такими товарами, которые до этих путей имели самую ничтожную цену или вовсе никакой цены не имели.

16. Уничтожится всякая монополия на Севере и эксплуатация<sup>н</sup> ими<sup>5</sup> бедных жителей.

17. От развития народной деятельности Отечество будет богатеть и получится возможность без затруднения собирать с народа подать, а особенно на Севере. //

(л. 39) 18. От развития собственного мореходства получатся опытные моряки торгового флота, которых теперь, к сожалению, у нас нет.

19. Попенные деньги<sup>б</sup> от сибирских лесов казне доставят громаднейший источник доходов на нескончаемое число лет, и [это] может приостановить истребление лесов для отпуска за границу из внутренних губерний.

20. Ничего нестоящие казенные земли на Севере получают ценность, и промышленники будут их продавать и покупать.

\* В Китай ввозится иностранных товаров ежегодно на 2070 судах 1 320 000 тонн, из коих на 1590 кораблях английских в количестве 800 000 тонн.

21. Возникнет за полярным кругом добыча золота, серебра, меди и железа.

22. Привлечется в край, ныне совершенно пустынный, опытный народ как для устройства каналов, так и для заводской промышленности, равно и для занятия механизмами<sup>к</sup> и управления судами и заводами и проч.

23. Проведение каналов и устройство портов, колоний, заводов даст народу громадную работу на вечные времена.

(л. 39 об.)

24. Не понадобится [ни] морских экзаменованных лоцманов, которых мы не имеем,<sup>л</sup> ни маяков, ни башен, ни знаков и ни пра//вительственных карт Обского и Енисейского заливов, без которых страховыми обществами суда на страх не принимаются.

25. Этими путями мы, быть может, проложим путь к избавлению себя хотя на одном Севере Сибири от эксплуатации нас иностранными гостями!

М. Сидоров

РГИА. Ф. 1050. Оп. 1. Д. 14. Л. 37–39 об. Подлинник.

**Пометы:** на первом листе сверху справа треугольный штамп с надписью «Ленинградский Центральный Исторический АРХИВ», остальные пометы оговорены в археографических сносках.

<sup>а</sup> Так в ркп.; <sup>б</sup> испр., в ркп. здесь и далее Печеры; <sup>в</sup> написано над перечеркнутым даже; <sup>г</sup> испр., в ркп. моринованные; <sup>д</sup> испр., в ркп. Маймачина; <sup>е</sup> испр., в ркп. последний; <sup>ж</sup> испр., в ркп. конатныхъ; <sup>з</sup> многоточие проставлено в ркп.; <sup>и</sup> так в ркп.; <sup>к</sup> испр., в ркп. мехонизмами; <sup>л</sup> далее зачеркнуто ни механиковъ также съ экзаменомъ.

### Комментарии

<sup>1</sup> Голодовки Севера – голод периодически охватывал северные районы. В первой половине XIX в. во время страшных голодовок в Туруханском крае фиксировались случаи людоедства среди проживавших там «инородцев». В 1862 г. голодало население Березовского округа (*Щеглов И.В. Хронологический перечень...* С. 364; *Кытманов А.И. Краткая летопись...* С. 172, 176, 180–182, 283).

<sup>2</sup> В Низовском крае – зд.: низовья Печоры, Оби и Енисея.

<sup>3</sup> Со всеми с ними тягостными последствиями – содержание хлебных магазинов в северных районах было связано со многими трудностями и злоупотреблениями (см., напр.: *Комлева Е.В. Снабжение хлебом северных районов Сибири (XVII–XIX вв.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23. № 3. С. 13–18).*

<sup>4</sup> Норд Зайсан (Нор Зайсан, Зайсан, Зайсан-Нор) – озеро на востоке Казахстана, недалеко от границы с Китаем.

<sup>5</sup> Ими, т.е. монополиями.

<sup>6</sup> Попённые деньги – см. примечание 25 к документу № 1.

### Литература

*Агапов М. «Заговор» против Севера России: национализация предпринимательского дискурса в 60-е гг. XIX в. // Ab Imperio. 2019. № 4. С. 73–96.*

*Агапов М.Г. «Северный вопрос» в российском политическом языке 60–70-х годов XIX века // Вестник Пермского университета. История. 2021. № 4 (55). С. 117–128.*

*Аксёнова А.А., Гонина Н.В., Дворецкая А.П., Терскова А.А. Мир культуры г. Енисейска: словарь основных характеристик, понятий и персоналий (к 400-летию Енисейска). Красноярск: Краснояр. гос. аграр. ун-т, 2019. 538 с.*

*Бердников Л.П. Вся красноярская власть: Очерки истории местного управления и самоуправления (1822–1916). Факты, события, люди. Красноярск: Кн. изд-во, 1995. 320 с.*

*Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1991. 216 с.*

*Бочанова Г.А., Горюшкин Л.М., Ноздрин Г.А. Очерки истории благотворительности в Сибири во второй половине XIX – начале XX в. Новосибирск: Изд-во СО РАН, филиал «Гео», 2000. 212 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.

Гаврилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых: страницы истории. Иркутск: Оттиск, 2017. 152 с.

Гончаров А.Е. Адмирал С.О. Макаров и карский морской путь: первая попытка организовать лесоэкспорт с Енисея // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 62–76. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

Гончаров А.Е. История коммерческих экспедиций Северного морского пути: 1870-е – 1890-е гг.: дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2013. 261 с.

Гончаров А.Е. К вопросу о начале англо-русской торговли по Северному морскому пути во второй половине XIX в. // Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева. 2012. № 2. С. 344–350.

Гончаров А.Е. Михаил Константинович Сидоров и неразрешенная проблема сибирского Севера // Енисейский Север: история и современность. Красноярск, 2011. Вып. 1. С. 73–82.

Гончаров А.Е., Карелин Н.М., Медников Д.М. Что вывозить?.. Полемика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е–90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Серия: Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12–16.

Жаравин В.С. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги. Луза // Устьнедумские встречи: сборник материалов VII межрегиональных краеведческих православных чтений (Луза, 2016 г.). Луза, 2016. С. 95–101.

Жилинский А.А. Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М.К. Сидорова). Архангельск: Изд. Ком. по увековечению памяти М.К. Сидорова, 1918. 153 с.

Зенов П.М. Памяти архангельского гражданина Михаила Константиновича Сидорова, стража интересов севера России. Петроград: Тип. Мор. М-ва, 1916. [2], 16 с.

Комлева Е.В. Снабжение хлебом северных районов Сибири (XVII–XIX вв.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23. № 3. С. 13–18.

Королев В.Н. России беспокойный гражданин [Об исследователе и инициаторе освоения Севера России М.К. Сидорова, 1823–1887 гг.]. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1987. 110, [2] с.

Кытманов А.И. Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии. 1594–1893 год / вступ. ст. Л.П. Бердникова. Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2016. 888 с.

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

Латкин В.Н. Дневник Василия Николаевича Латкина, во время путешествия на Печору, в 1840 и 1843 годах: в 2 ч. СПб.: тип. Имп. Акад. наук, 1853. 305 с.

Мешалкин П.Н. Меценатство и благотворительность сибирских купцов-предпринимателей, вторая половина XIX – начало XX вв. Красноярск: Кн. изд-во, 1995. 160 с.

Михайловский В.Л. Поиск нужной линии (глава из книги «Через всю Сибирь» с сокращениями, об истории исследования вариантов соединения двух сибирских рек Оби и Енисея) // Вестник угроведения. 2012. № 4 (11). С. 167–182.

Михайловский В.Л. Через всю Сибирь. Томск: Печатная мануфактура, 2015. 264 с.

Ноздрин Г.А. Сидоров Михаил Константинович // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири: в 2 т. Новосибирск, 2013. Т. 2. С. 261–262.

Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л.: Морской транспорт, 1962. 766 с. (История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2).

Подмазо А. Шефы и командиры регулярных полков Русской армии (1796–1855). Справочное пособие. URL: [http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom\\_p.html](http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom_p.html) (дата обращения: 19.02.2022).

Селезнев С. Патриот русского Севера // Север. 1973. № 12. С. 93–102.

Сергиенко Т.Ю. Михаил Константинович Сидоров и Туруханский край // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях: материалы пятой Междунар. науч.-практ. конф. (29–30 апреля 2017 г.) СПб., 2018. С. 251–259.

Сидоров М.К. О проектах каналов в Сибири // Труды Санкт-Петербургского отделения Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству за 1877 год (с 8-го февраля 1877 по 1 января 1878 г.). СПб., 1877. С. 257–267.

Сидоров М.К. Север России. СПб.: В тип. Почтового департамента, 1870. XXIII, 556 с.

Старков В.Ф. Очерки истории освоения Арктики. М.: Науч. мир, 2001. Т. II. Россия и Северо-Восточный проход. 113 с. URL: [https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov\\_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd-7](https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhd-7) (дата обращения: 25.02.2022).

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

Студитский Ф.Д. История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива. Спб.: Тип. Д.И. Шеметкина, 1883. Ч. II. III, 288 с.

Сысоева Л.А. Во славу любезного Отечества. Семья Кузнецовых в истории Красноярска и России. Красноярск: Сибирский печатный двор, 2010. 120 с.

Туман-Никифорова И.О. Открытие Северного морского пути: М.К. Сидоров // Арктика 2018: международное сотрудничество, экология и безопасность, инновационные технологии и логистика, правовое регулирование, история и современность: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. Красноярск, 2018. С. 113–117.

Фрейдлин И.Л. Михаил Константинович Сидоров // Летопись Севера. М., 1971. Т. V. С. 248–264.

Ханталин Р.А., Павлинов П.С. Онега // Большая Российская энциклопедия. URL: <http://dev.bigenc.ru/geography/text/2689353> (дата обращения: 25.02.2022).

Щеглов И.В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. Сургут: Северный дом, 1993. 463 с.

Goncharov A.E., Orel I.V. Thames meets the Yenisei: captain Joseph Wiggins's expedition to the Kara sea and Yenisei, 1876–1877 // Polar Record. 2019. No. 6, pp. 425–440.

### References

Agapov, M. (2019). “Zagovor” protiv Severa Rossii: natsionalizatsiya predprinimatel'skogo diskursa v 60-e gg. XIX v. [The “Conspiracy” against the North of Russia: the Nationalization of Entrepreneurial Discourse in the 60s of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Ab Imperio*. No. 4, pp. 73–96.

Agapov, M.G. (2021). “Severnyy vopros” v rossiyskom politicheskom yazyke 60–70-kh godov XIX veka [The “Northern Question” in the Russian Political Language of the 60–70s of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Permskogo universiteta. Istoriya*. No. 4 (55), pp. 117–128.

Aksyonova, A.A., Gonina, N.V., Dvoret'skaya, A.P., Terskova, A.A. (2019). *Mir kul'tury g. Eniseyska: slovar' osnovnykh kharakteristik, ponyatiy i personaliy (k 400-letiyu Eniseyska)* [The World of Culture of Yeniseisk: Dictionary of the Main Characteristics, Concepts and Personalities (to the 400<sup>th</sup> Anniversary of Yeniseisk)]. Krasnoyarsk, Krasnoyar. gos. agrar. un-t. 538 p.

Berdnikov, L.P. (1995). *Vsya krasnoyarskaya vlast': Ocherki istorii mestnogo upravleniya i samoupravleniya (1822–1916). Fakty, sobytiya, lyudi* [All Krasnoyarsk Power: Essays on the History of Local Government and Self-Government (1822–1916). Facts, Events, People]. Krasnoyarsk, Kn. izd-vo. 320 p.

Bochanova, G.A., Goryushkin, L.M., Nozdryn, G.A. (2000). *Ocherki istorii blagotvoritel'nosti v Sibiri vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v.* [Essays on the History of Charity in Siberia in the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk, Izd-vo SO RAN, filial “Geo”. 212 p.

Bol'shakov, V.N. (1991). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri. XIX vek* [Essays on the History of River Transport in Siberia. 19<sup>th</sup> Century.]. Novosibirsk, Nauka. Sib. otd-nie. 216 p.

Bykonya, G.F., Komleva, E.V., Pogrebnyak, A.I. (2012). *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [The Yeniseisk Merchant Class in Persons (18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century)]. Novosibirsk, Izd-vo SO RAN. 316 p.

Freydlin, I.L. (1971). Mikhail Konstantinovich Sidorov [Mikhail Konstantinovich Sidorov]. In *Letopis' Severa*. Moscow. Vol. V, pp. 248–265.

Gavrilova, N.I. (2017). *Kupecheskiy rod Sibiryakovykh: stranitsy istorii* [Merchant Family Sibiryakovs: Pages of History]. Irkutsk, Ottisk. 152 p.

Goncharov, A.E. (2011). Mikhail Konstantinovich Sidorov i nerazreshennaya problema sibirskogo Severa [Mikhail Konstantinovich Sidorov and the Unresolved Problem of the Siberian North]. In *Eniseyskiy Sever: istoriya i sovremennost'*. Krasnoyarsk. Iss. 1, pp. 73–82.

Goncharov, A.E. (2022). Admiral S.O. Makarov i karskiy morskoy put': pervaya popytka organizovat' lesoeksport s Eniseya [Admiral S.O. Makarov and the Kara Sea Route: the First Attempt to Organize Timber Export from the Yenisei]. In *Istoricheskiy kur'er*. 2022. No. 3 (23), pp. 62–76. Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-05.pdf>

Goncharov, A.E. (2012). K voprosu o nachale anglo-russkoy trgovli po Severnomu morskomu puti vo vtoroy polovine XIX v. [On the Question of the Beginning of Anglo-Russian Trade along the Northern Sea Route in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. V.P. Astaf'eva*. No. 2, pp. 344–350.

Goncharov, A.E. (2013). *Istoriya kommercheskikh ekspeditsiy Severnogo morskogo puti: 1870-e – 1890-e gg.: dis. ... kand. ist. nauk* [History of Commercial Expeditions of the Northern Sea Route: 1870s – 1890s: Dis. ... candidate of Historical Sciences]. Kemerovo. 261 p.

Goncharov, A.E., Karelin, N.M., Mednikov, D.M. (2018). Chto vyvozit'?. Polemika sibirskikh kuptsov po voprosu eksporta po Severnomu morskomu puti: 70-e – 90-e gg. XIX v. [What to Take out?.. The Controversy of Siberian Merchants on the Issue of Exports along the Northern Sea Route: the 70s–90s of the 19<sup>th</sup> Century.]. In *Omskiy nauchnyy vestnik. Seriya: Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'*. No. 1, pp. 12–16.

Goncharov, A.E., Orel, I.V. (2019). Thames Meets the Yenisei: Captain Joseph Wiggins's Expedition to the Kara Sea and Yenisei, 1876–1877. In *Polar Record*. No. 6, pp. 425–440.

Khantalin, R.A., Pavlinov, P.S. Onega [Onega]. In *Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya*. Available online: <http://dev.bigenc.ru/geography/text/2689353> (date of access 25.02.2022).

Komleva, E.V. (2016). Snabzhenie khlebom severnykh rayonov Sibiri (XVII–XIX vv.) [Bread Supply in the Northern Regions of Siberia (17<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> Centuries)]. In *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. Vol. 23, No. 3, pp. 13–18.

Korolev, V.N. (1987). Rossii bespokoinyy grazhdanin [Ob issledovatele i initsiatore osvoeniya Severa Rossii M.K. Sidorove, 1823–1887 gg.] [A Restless Citizen of Russia: [About the Researcher and Initiator of the Development of the North of Russia M.K. Sidorov, 1823–1887]. Syktyvkar, Komi kn. izd-vo. 110, [2] p.

Kytmanov, A.I. (2016). *Kratkaya letopis' Eniseyskogo uyezda i Turukhanskogo kraja Eniseyskoy gubernii. 1594–1893 god* [A Brief Chronicle of the Yeniseisk Uyezd and Turukhansk Region of the Yeniseisk Province. 1594–1893]. Krasnoyarsk, Sib. feder. un-t. 888 p.

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

Latkin, V.N. (1853). *Dnevnik Vasiliya Nikolaevicha Latkina, vo vremya puteshestviya na Pechoru, v 1840 i 1843 godakh* [The Diary of Vasiliy Nikolaevich Latkin, during a Trip to Pechora, in 1840 and 1843]. St Petersburg, Tip. Imp. Akad. nauk. 305 p.

Meshalkin, P.N. (1995). *Metsenatstvo i blagotvoritel'nost' sibirskikh kuptsov-predprinimateley, vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.* [Patronage and Charity of Siberian Merchants and Entrepreneurs, the Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Krasnoyarsk, Kn. izd-vo. 160 p.

Mikhaylovskiy, V.L. (2012). Poisk nuzhnoy linii (glava iz knigi “Chrez vsyu Sibir” s sokrashcheniyami, ob istorii issledovaniya variantov soedineniya dvukh sibirskikh rek Obi i Eniseya) [Search for the Right Line (Chapter from the Book “Across the Whole Siberia” with Abbreviations, about the History of the Study of Options for Connecting Two Siberian Rivers Ob and Yenisei)]. In *Vestnik ugrovedeniya*. No. 4 (11), pp. 167–182.

Mikhaylovskiy, V.L. (2015). *Chrez vsyu Sibir’* [Across the Whole Siberia]. Tomsk, Pechatnaya manufaktura. 264 p.

Nozdryn, G.A. (2013). Sidorov Mikhail Konstantinovich [Sidorov Mikhail Konstantinovich]. In *Entsiklopedicheskiy slovar’ po istorii kupechestva i kommercii Sibiri*. Novosibirsk, Geo, vol. 2, pp. 261–262.

Pinkhenson, D.M. (1962). Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma [The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism]. Leningrad, Morskoy transport. 766 p.

Podmazo, A. Shefy i komandiry regulyarnykh polkov Russkoy armii (1796–1855). Spravochnoe posobie [Chiefs and Commanders of Regular Regiments of the Russian Army (1796–1855). Reference Manual]. Available online: [http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom\\_p.html](http://museum.ru/1812/library/podmazo/alfshcom_p.html) (date of access 19.02.2022).

Seleznev, S. (1973). Patriot russkogo Severa [Patriot of the Russian North]. In *Sever*. No. 12, pp. 93–102

Sergienko, T.Yu. (2018). Mikhail Konstantinovich Sidorov i Turuhanskiy kray [Mikhail Konstantinovich Sidorov and the Turukhansk Region]. In *Polyarnye chteniya na ledokole “Krasin” – 2017. Muzei v Arktike i Arktika v muzeyakh: mat-ly pyatoy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (29–30 aprelya 2017 g.)*. St Petersburg, pp. 251–259.

Shcheglov, I.V. (1993). *Khronologicheskiy perechen’ vazhneyshikh dannykh iz istorii Sibiri: 1032–1882 gg.* [Chronological List of the Most Important Data from the History of Siberia: 1032–1882.]. Surgut, Severnyy dom. 463 p.

Sidorov, M.K. (1870). *Sever Rossii* [The North of Russia]. St Petersburg, V tipografii Pochtovogo Departamenta. XXIII, 556 p.

Sidorov, M.K. (1877). O proektakh kanalov v Sibiri [About Canal Projects in Siberia]. In *Trudy Sankt-Peterburgskogo otdeleniya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu trgovomu morekhodstvu za 1877 god (s 8-go fevralya 1877 po 1 yanvarya 1878 g.)*. St Petersburg, pp. 257–267.

Starkov, V.F. (2001). *Ocherki istorii osvoeniya Arktiki. T. II. Rossiya i Severo-Vostochnyy prokhod* [Essays on the History of Arctic Exploration. Vol. II. Russia and the Northeast Passage]. Moscow, Nauch. mir. 113 p. Available online: [https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov\\_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhod-/7](https://statehistory.ru/books/Vadim-Starkov_Ocherki-istorii-osvoeniya-Arktiki--Tom-II--Rossiya-i-Severo-Vostochnyy-prokhod-/7) (date of access 25.02.2022).

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

Studitskiy, F.D. (1883). *Istoriya otkrytiya morskogo puti iz Evropy v sibirskie reki i do Beringova proliva* [The History of the Discovery of the Sea Route from Europe to the Siberian Rivers and to the Bering Strait]. St Petersburg, Tip. D.I. Shemetkina. Part II. III, 288 p.

Sysoeva, L.A. (2010). *Vo slavu lyubeznogo Otechestva. Sem’ya Kuznetsovykh v istorii Krasnoyarska i Rossii* [For the Glory of the Dear Fatherland. The Kuznetsov Family in the History of Krasnoyarsk and Russia]. Krasnoyarsk, Sibirskiy pechatnyy dvor. 120 p.

Tuman-Nikiforova, I.O. (2018). Otkrytie Severnogo morskogo puti: M.K. Sidorov [Opening of the Northern Sea Route: M.K. Sidorov]. In *Arktika 2018: mezhdunarodnoe sotrudnichestvo, ekologiya i bezopasnost’, innovatsionnye tekhnologii i logistika, pravovoe regulirovanie, istoriya i sovremennost’*: mat-ly mezhdunar. nauch.-prakt. konf. Krasnoyarsk, pp. 113–117.

Zenov, P.M. (1916). *Pamyati arkhangel'skogo grazhdanina Mikhaila Konstantinovicha Sidorova, strazha interesov severa Rossii* [In Memory of the Arkhangelsk Citizen Mikhail Konstantinovich Sidorov, Guardian of the Interests of the North of Russia]. Petrograd, Tip. Mor. M-va. [2]. 16 p.

Zharavin, V.S. (2016). Iz istorii stroitel'stva Perm'-Kotlasskoy zheleznoy dorogi. Luza [From the History of the Construction of the Perm-Kotlas Railway. Luza]. In *Ust'nedumskie vstrechi: sbornik mat-lov VII mezhregion. kraevedcheskikh pravoslavnykh chteniy*. Luza, pp. 95–101.

Zhilinskiy, A.A. (1918). *Rossiya na Severe (k opisaniyu zhizni i deyatel'nosti M.K. Sidorova)* [Russia in the North (to the Description of the Life and Work of M.K. Sidorov)]. Arkhangelsk, Izd. Kom. po uvekovecheniyu pamyati M.K. Sidorova. 153 p

С.В. Филатова\*

**ВОДОЕМ В КУЛЬТУРНО-БЫТОВОМ ПРОСТРАНСТВЕ  
ПРОВИНЦИАЛЬНОГО ДВОРЯНСТВА  
В КОНЦЕ XVIII – НАЧАЛЕ XX ВЕКА  
(ПО МАТЕРИАЛАМ ПЕНЗЕНСКОГО КРАЯ)**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-12  
УДК 551.482.2 (282.247.413)+39

*Выходные данные для цитирования:*  
Филатова С.В. Водоем в культурно-бытовом пространстве провинциального дворянства в конце XVIII – начале XX века (по материалам Пензенского края) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 164–176. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-12.pdf>

S.V. Filatova\*

**A RESERVOIR IN THE CULTURAL AND EVERYDAY SPACE  
OF THE PROVINCIAL NOBILITY IN THE LATE 18<sup>TH</sup> –  
EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURIES (BASED ON THE MATERIALS  
OF THE PENZA REGION)**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-12

*How to cite:*  
Filatova S.V. A Reservoir in the Cultural and Everyday Space of the Provincial Nobility in the Late 18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries (Based on the Materials of the Penza Region) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 164–176. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-12.pdf>]

**Abstract.** This article discusses issues related to the importance of water resources in the subculture of the domestic provincial nobility. Based on memoir literature, as well as existing research on the topic, it can be stated that the reservoir played a significant role in the daily life of the nobility rural estate and, accordingly, its inhabitants. The place for the construction of the master's house was not necessarily chosen taking into account the availability of natural water sources. In places that lacked access to adequate water supply, relevant engineering works on the creation of artificial reservoirs were carried out. Ponds in the estates served both the household and utilitarian purposes, as well as aesthetic, representative, recreational. The nobility living in the cities, also used the benefits provided by water sources everywhere. The paper is concerned with rivers as ways to communicate, entertainment, cultural and leisure values of water sources, the emergence of water sports. All this activity contributed to the formation of a national mental characteristic, which consists in the perception of water as good, a source of life and a semi-pagan-half-Christian cult.

**Keywords:** reservoir, nobility, noble estate, cultural and community space, leisure, hunting, fishing, river cruise.

*The article has been received by the editor on 14.02.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы, связанные со значением водных ресурсов в субкультуре отечественного провинциального дворянства. На основе мемуарной литературы, а также имеющихся исследований по теме можно констатировать, что водоем играл значимую роль в повседневной жизни дворянской сельской усадьбы и, соответственно, ее обитателей. Место для строительства господского дома в обязательном порядке выбиралось с учетом наличия поблизости естественных источников воды. В случае неимения оных в достаточном количестве проводились соответствующие инженерные работы по созданию искусственных. Водоемы в усадьбах служили как

\* Светлана Владимировна Филатова, кандидат исторических наук, Пензенский государственный университет, Пенза, Россия, e-mail: [col4uginasvetlana@yandex.ru](mailto:col4uginasvetlana@yandex.ru)  
Svetlana Vladimirovna Filatova, Candidate of Historical Sciences, Penza State Pedagogical University, Penza, Russia, e-mail: [col4uginasvetlana@yandex.ru](mailto:col4uginasvetlana@yandex.ru)

хозяйственно-бытовым, утилитарным целям, так и эстетическим, репрезентативным, рекреационным. Дворянство, проживавшее в городах, также повсеместно пользовалось благами, предоставляемыми водными источниками. Речь идет о реках как способах коммуникации, о развлекательном, культурно-досуговом значении водных источников, о зарождении водных видов спорта. Вся эта деятельность способствовала формированию национальной ментальной характеристики, заключающейся в восприятии воды как блага, источника жизни и полужыческого-полухристианского культа.

**Ключевые слова:** водоем, дворянство, дворянская усадьба, культурно-бытовое пространство, досуг, охота, рыбная ловля, речной круиз.

*Статья поступила в редакцию 14.02.2022*

На протяжении всей истории человечества наличие воды являлось фактором, определяющим развитие, прогресс или упадок, деградацию определенного социума и его культуры. Данный тезис верен и в отношении отечественного провинциального дворянства. Дворянство как наиболее привилегированное, состоятельное и образованное сословие по определению имело больше возможностей для освоения существующих водоемов и для создания новых. Мы рассмотрели указанную проблему на материалах Пензенского края конца XVIII – начала XX в. Выбор начальной точки обусловлен фактом образования в 1796 г. Пензенской губернии как основной единицы административно-территориального деления и местного устройства. Верхняя граница исследования приходится на 1917 г. – время коренного изменения образа жизни населения России. Территориальные рамки работы охватывают Пензенский край, т.е. местности, которые когда-либо входили в состав соответствующей провинции, губернии или области.

Мир дворянской провинциальной культуры неоднократно становился предметом научного исследования. Традиции регионологии в культуроведческом аспекте были заложены в первую очередь Н.К. Пиксановым<sup>1</sup>. На основе анализа литературного материала он создал концепцию так называемых «культурных гнезд», обозначив противостояние и взаимовлияние культурных полей центра и периферии. Эта концепция современниками Н.К. Пиксанова и его последователями была расширена и распространена на другие формы духовной культуры. Также учение о «культурных гнездах» послужило отправной точкой для осмысления таких понятий, как региональная и провинциальная культура. В результате возникло две противоположные тенденции: семантика провинции как захолустья, отсталости, косности, традиционности и отказ от трактовки провинциальности с позиций оценочных характеристик, понимание ее как того, что не относится к столичному. С этой точки зрения «провинциальное» может толковаться как нечто уникальное, самобытное, неповторимое.

Значимым событием в изучении культуры русского дворянства стало создание в 1922 г. Общества изучения русской усадьбы (ОИРУ), провозгласившего своими задачами «усадьбо-описание» и «усадьбоведение». В соответствии с данными представлениями исследователи сосредоточили свое внимание на изучении структуры усадебных комплексов, планировочных, композиционных, архитектурных решений, их связи с ландшафтом, интерьера и мебели, развития живописи, скульптуры, музыки, театра, садово-паркового и декоративно-прикладного искусств, специфики повседневной жизни. Активно проводились работы в экскурсионном, библиографическом и картографическом направлениях, проделан огромный труд по популяризации усадебного наследия и фотофиксации памятников прошлого. В результате деятельности ОИРУ были сформулированы методологические принципы отечественного усадебоведения: системный анализ, комплексный подход, микроисторическая направленность, интегративный и полифункциональный характер, многозадачность. В настоящее время круг вопросов,

<sup>1</sup> Пиксанов Н.К. Областные культурные гнезда. Историко-краеведный семинар. М.; Л., 1928.

изучаемых отечественным усадебоведением, существенно расширился. Это история отдельных усадеб, духовный мир и материальная культура, место и роль усадебного наследия в реалиях современной действительности, проблема сохранения и реставрации усадебных комплексов, усадебная культура как образ жизни, духовное состояние и философия в творчестве писателей, художников, композиторов. В данной связи необходимо назвать имена таких исследователей, как Ю.А. Веденин, М.В. Нащокина, Т.П. Каждан, Д.Г. Злочевский, Е.И. Кириченко, Л.А. Перфильева и др.<sup>2</sup>

Также к числу трудов, определивших методологию изучения дворянской повседневности, относится работа Ю.М. Лотмана<sup>3</sup>. Применительно к усадебной культуре значимым представляется его тезис о том, что дом человека, его жилище есть отражение определенной ментальности, культуры, которые, в свою очередь, представляют собой результат размышлений о жизни, в том числе и о бытовых нуждах и стремлениях. С этой точки зрения усадьба имеет как материальное воплощение, так и символическое значение, – это особый текст. Сочетание в работах Ю.М. Лотмана описательных и семиотических методов позволяет трактовать бытовое поведение, предметы повседневного существования одновременно как практическую реальность и как знак, способ рефлексии, средство коммуникации.

Рассмотрим эти положения на конкретных примерах. Жизнь большей части дворянства в исследуемый период протекала за городом, в усадьбе, при строительстве которой обязательным условием, определявшим выбор места, была близость воды. При наличии естественных водных источников барские покои возводились поблизости. «Господский дом... помещался на берегу огромного пруда», – сообщал об устройстве усадьбы своего отца И.А. Салов (с. Никольское Инсарского уезда Пензенской губернии)<sup>4</sup>. Усадьба помещиков Толбузиных в Кисловке, также находившаяся в данной местности, располагалась недалеко от пруда, «на барском берегу»<sup>5</sup>.

Кроме того, место для строительства господского дома обычно выбиралось сообразно двум обстоятельствам: необходимо, чтобы из него открывалась живописная панорама окружающего пространства и само здание должно было быть гармонично вписано в ландшафт. Наиболее значимыми видами являлись расположенные со стороны парадного въезда и водоема. В зависимости от рельефа местности выделяют следующие типы построения пространственной композиции усадьбы<sup>6</sup>.

Во-первых, усадьба могла располагаться на равнинном участке близ реки или пруда. Центром композиции был господский дом. Такова планировка усадьбы Долгоруковой в Липовке, Араповых в Проказне, П.А. Кологривова в Мещерском (в исследуемый период – Сердобский уезд Саратовской губернии, в настоящее время – Сердобский район Пензенской области). В частности, в последнем случае барский дом был ориентирован на небольшой искусственный пруд с плотиной<sup>7</sup>.

Следующий вариант – размещение на холмистой местности, наиболее распространенный. Композиционный центр в таком случае находится на господствующей высоте, у подножия которой расположены водоемы. По данному типу выстроены Тарханы Арсеньевой, Рамзай Загоскиных, Зубриловка Голицыных.

<sup>2</sup> Злочевский Г.Д. Обществу изучения русской усадьбы – 25 лет // Библиография и книговедение. 2017. № 2 (409). С. 75; Злочевский Г.Д. Чтобы не прерывалась связь времен (Общество изучения русской усадьбы в прошлом, настоящем и будущем) // Археографический ежегодник. 1997. Т. 1, № 1. С. 178–182.

<sup>3</sup> Лотман Ю.М. Беседы о русской культуре. Быт и традиции русского дворянства (XVIII – начало XIX века). СПб., 1994.

<sup>4</sup> Салов И.А. Умчавшиеся годы // Пензенский край в мемуарах, художественной литературе и исследованиях: Антология. М., 2014. Т. 1. С. 153.

<sup>5</sup> Беловостиков Е.П. Пензенские дворяне Качкаровы. История рода. Пенза, 2010. С. 88.

<sup>6</sup> Карпушова А.А. Архитектурно-планировочные особенности сельской усадьбы в Центральной России XVIII–XX вв. // Вестник Пензенского государственного университета архитектуры и строительства: строительство, наука и образование. 2017. № 2. С. 9; Лапина Е.Г., Шаронова В.Г. Архитектурно-пространственная характеристика главного дома сельских дворянских усадеб Пензенской области // Architecture and modern information technologies. 2019. № 1 (46). С. 129–130.

<sup>7</sup> Материалы Свода памятников истории и культуры РСФСР. Пензенская область. М., 1985. С. 167.

Наиболее впечатляющей композицией является дворец Голицыных Зубриловка Балашовского уезда Саратовской губернии (ныне Тамалинский район Пензенской области). Усадьба была построена на вершине холма, с которого открывается панорама на пойму реки Хопер, деревню и пруды<sup>8</sup>.

Усадьба в Рамзае (Пензенский уезд Пензенской губернии) располагалась близ речки Пензятки, на которой была сооружена плотина. Через плотину бежал ручей, служивший водопоем для барского скота (луга поблизости являлись местом для выпаса господских стад). Усадебный дом был выстроен на возвышенности, вдали от крестьянских жилищ. В погожие дни на террасе или крыльце с площадкой господина пили чай, обозревая свои владения<sup>9</sup>.

Тарханы (Чембарский уезд Пензенской губернии) были приобретены супругами Арсеньевыми вскоре после свадьбы в 1794 г. Усадьба на этот момент находилась в запустении. Ее предыдущий владелец И.А. Нарышкин в Тарханах никогда не был. Отсутствие твердой хозяйской руки привело к плачевным результатам. Однажды «господский дом со всяким ветхим строением» стал эпицентром пожара. Случилось это из-за того, что «повар с лакеем бывшего нарышкинского управляющего вздумали палить живого голубя, который у них вырвался и полетел в свое гнездо, расположенное в соломенной крыше. Гнездо загорелось». В результате за неплатеж оброка и за «бездоходность» село было продано. Молодая чета, озаботившись строительством нового жилища, памятуя о недавнем происшествии, уделила особое внимание обустройству поблизости водоемов. Кроме того, необходимо было обеспечить воду для бытовых нужд – в поместье в период его расцвета проживало до двухсот человек. Местом новой усадьбы была выбрана излучина оврага, образуемого речкой Марарайкой. В глубинном овраге был создан каскад прудов: Верхний, или Барский; Нижний, или Большой; Средний (рис. 1). На обрыве над Большим прудом был возведен господский дом, который на настоящее время не сохранился, сегодня на его месте находится церковь Марии Египетской (рис. 2, 3)<sup>10</sup>.

Большой пруд в Тарханах служил местом забав и развлечений. Например, зимой, как сообщал в своих воспоминаниях А.П. Шан-Гирей, детский товарищ и троюродный брат поэта М.Ю. Лермонтова, внука Арсеньевых, на льду «мы разбивались на два стана и перекидывались снежными



Рис. 1. Государственный Лермонтовский музей-заповедник «Тарханы». Панорамная съемка



Рис. 2. Тарханы. Вид дома и домово́й церкви. Литография по рисунку М. Рудкевича. 1842 г.

<sup>8</sup> Михалчева С.Г. Ландшафтно-визуальная оценка дворцово-паркового ансамбля усадьбы Голицыных с. Зубриловка Спасского района Пензенской области // Образование и наука в современном мире. Инновации. 2019. № 5 (224). С. 223–224.

<sup>9</sup> Лапшина Е.Г., Ещин Д.В. Наследие рода Загоскиных на Пензенской земле: дворянские усадьбы // Былые годы. 2021. № 16 (2). С. 488.

<sup>10</sup> Кольян Т.Н. Новые документы к истории села Тарханы: Нарышкины // Моя Малая Родина: мат-лы Междунар. науч.-практ. конф. (Степановка–Пенза, 17 ноября 2007 г.). Вып. 4. Пенза, 2007. С. 286; Уланова О.И. Комплекс Арсеньевской усадьбы как явления национально-культурного наследия // Современные исследования в сфере социальных и гуманитарных наук: сб. ст. Киров, 2018. С. 2.

комьями; на плотине с сердечным замиранием смотрели, как православный люд стена на стену (тогда еще не было запрету) сходил-ся на кулачки». Лермонтовед П.А. Фролов предполагает, что эти детские впечатления могли послужить источником творческого вдохновения поэта. Вспомним строки из «Песни о купце Калашникове»: «Как сходились, собирались // Удалые бойцы московские // На Москву-реку, на кулачный бой, // Разгуляться для праздника, потешиться».

Кроме прудов, в усадьбе были озера – Чигирь, Антоново озеро. Среди крестьян на их счет бытовало множество легенд, на основе которых формировалась мировоззрение будущего поэта. Так, по рассказам старожил, барский пастух в давние времена пас стадо возле одного из озер. У него была богатая ременная плетть, которая очень глянулась подпаску. Мальчик «христом-богом молил сделать ему такую же или отдать свою». Пастух выдвинул условие, чтобы Антон (так звали подпаска) достал со дна озера песок, тогда он получит полюбившуюся вещь. Мальчик и опустил в озеро. Нырнул он после обеда, а поднялся только к вечеру. В руке золотой песок держит. Рассказал Антон, что озеро оказалось глубины необычайной, а дно тяжелыми плитами выложено. Вдруг какая-то неведомая сила одну из плит приподняла, из-под нее жар пошел. Мальчик ухватил горсть песка со дна и был таков. Так получил подпасок вожделенный подарок, а озеро с тех пор стало зваться Антоновым<sup>11</sup>.

Наконец, нередко усадьбы возводились на высоком плато с живописными скатами. Примером может послужить Надеждино А.Б. Куракина (Сердобский уезд Саратовской губернии, ныне Сердобский район Пензенской области), выстроенное у слияния рек Хопер и Сердоба (рис. 4, 5). «...На высоком берегу Сердобы... виднелся большой каменный дом, ниже расстиались села», – так описывал усадьбу в своих заметках исследователь<sup>12</sup>.

Подчеркнем также, что чем сложнее, разнообразнее и продуманнее была система водоснабжения в усадьбе, тем больший статусный, социальный вес приобретал ее владелец.



Рис. 3. Государственный Лермонтовский музей-заповедник «Тарханы». Вид на церковь Марии Египетской со стороны Большого пруда



Рис. 4. В.П. Причетников (1767–1809). Вид села Надеждино с восточной стороны. 1790-е гг.



Рис. 5. Я.Я. Филимонов (1777–1795). Вид служебных построек усадьбы Надеждино. 1794 г.

<sup>11</sup> Лермонтов М.Ю. в воспоминаниях современников. М., 1989. С. 33; Фролов П.А. Лермонтовские Тарханы. Саратов, 1987. С. 24.

<sup>12</sup> Голомбиевский А.А. Покинутая усадьба. Село Надеждино, бывшее имение князей Куракиных // Старые годы. 1911. № 1. С. 103.

Так, искусственные купальни были сооружены в имениях двух пензенских губернаторов – Ф.Л. Вигеля и Г.С. Голицына. По сведениям Г.Н. Рябовой, основанным на воспоминаниях местных жителей, в имении Вигелей Симбухово (Пензенский уезд Пензенской губернии), находившемся на реке Ардым, существовал бассейн-купальня. Дно было покрыто камнем, по окружности в воде располагались скамейки, от непогоды защищал навес, а от непрошенных гостей – калитка на запоре (описание относится к рубежу XIX–XX вв.)<sup>13</sup>.

В имении князей Голицыных Зубриловке также наличествовал бассейн с природной каменной облицовкой дна. По стандартам XVIII в. это было сложное гидротехническое сооружение. В теплое время года бассейн по специальным керамическим трубам наполнялся в ночь родниковой водой. Поскольку чаша водоема располагалась на солнечном склоне, к вечеру следующего дня вода нагревалась и купание становилось комфортным. Использованная вода через другое приспособление – отверстие вытекала в ручей. В результате бассейн был постоянно наполнен теплой свежей водой<sup>14</sup>.

После отмены крепостного права усадьба постепенно утрачивает свое значение «Аркадии» и «родового гнезда». Статусные мотивы в большинстве случаев уступают место утилитарным, практическим. Так, накануне Первой мировой войны было завершено строительство усадьбы коменданта Зимнего дворца, графа В.Н. Воейкова в Каменке (Нижне-ломовский уезд Пензенской губернии). За короткий срок на южном склоне, на одном из холмов правого берега реки Атмис, был возведен дворец в стиле неоклассицизма. По некоторым сведениям предполагалось, что это будет летняя резиденция больного гемофилией наследника престола, Цесаревича Алексея Николаевича, который был крестником В.Н. Воейкова. Подобное намерение объяснялось наличием вблизи родников с водой, обладающих целебными свойствами. В.Н. Воейков выстроил завод по производству минеральной воды «Кувака» из источника «Гремучий ключ». Следует отметить, что вода из кувакинского родника при всех своих полезных качествах не обладала каким-то особым уникальным составом; мировая известность к ней пришла благодаря предпринимательским качествам В.Н. Воейкова и его близости к императорской семье. Например, поэт-сатирик В.П. Мятлев описывал в своем памфлете прием президента Франции в Санкт-Петербурге следующим образом: «И нажравшись, как собака, // Ковырял ножом в икре, // Ел сардинки, пил “Куваку”, // Развлекался Пуанкаре». По слухам, В.Н. Воейков развернул настоящую пиар-кампанию по продвижению собственного бренда. Так, в Париже он делал крупные заказы в ряде модных ресторанов и потом отказывался от них, якобы обнаружив, что в данных заведениях не подают «Куваки». В результате обеспокоенные владельцы считали необходимым включить эту минеральную воду в меню, благодаря чему предприниматель успешно реализовывал свой товар<sup>15</sup>.

В большинстве случаев, конечно же, масштабы предпринимательской деятельности были гораздо скромнее. В частности, в документе от 1919 г. содержится подробная история обустройства усадьбы одной из дворянок, владелицы 180 дес. земли в Чембарском уезде Пензенской губернии. Это хутор «Безводный» – название говорит само за себя. Изначально «земля была плохая», и только благодаря усилиям супруга владелицы, Г.А. Бекмана, постепенно пришла «в блестящее состояние». Он «в раздополье с опасностью для жизни ездил и перебирался по льдинам, чтобы спасти плотину, которую устроил, чтобы улучшить участок». За тридцать лет, «отказывая себе во всем», супруги завели пруд, сад, рощу – «семнадцать тысяч деревьев поднялись, как стрелочка прямые», а также «удобренную землю,

<sup>13</sup> Рябова Г.Н. Село Симбухово – родовое имение Вигелей // Культура: проблемы теории, истории и практики: сб. науч. ст. по мат-лам IV межрегион. науч.-практ. конф. (Пенза, 30 ноября 2021 г.). Пенза, 2021. С. 89.

<sup>14</sup> Городнова Л.Е. Зубриловская песнь Державина // Аналитика культурологии. 2007. № 3 (9). С. 134.

<sup>15</sup> Аржанов Н.П. Обманчивое марево эманации // Провизор. 2004. № 15. С. 36; Lapshina E.G. Vladimir Nikolaevich Voyeykov is a statesman, first “Minister of Sports”, the entrepreneur // Былые годы. 2019. № 51 (1). С. 289–290; Саитова В.Р. История забытой усадьбы графа В.Н. Воейкова // Культура: проблемы теории, истории, практики: сб. науч. ст. по мат-лам III межрегион. науч.-практ. конф. (Пенза, 27 ноября 2020 г.). Пенза, 2020. С. 91.

скотоводство, орудия»<sup>16</sup>. Резонно предположить, что для служащего почтово-телеграфного ведомства и уездной учительницы это хозяйство было не просто способом обеспечения комфортной жизни, но и зримым свидетельством своего успеха, способом самоактуализации.

Кроме репрезентативных и хозяйственно-практических целей, различные водоемы близ и на территории усадьбы вносили известное разнообразие в дворянскую повседневность. Например, И.А. Салов в своих воспоминаниях сообщал, что пристрастился к речной охоте, будучи юношей, на пруду в имении отца в с. Никольском: «Пруд, поросший местами густыми камышами, изобиловал и рыбой, и всевозможной дичью... Спишь, бывало, на верхнем балконе и слышишь кряканье диких уток, крики чибисов и свист всевозможных куликов... А чуть займется заря, уже я бежал с ружьем в руках на берег пруда и начинал охоту...»<sup>17</sup>.

Во владениях Куракиных также было место подобным развлечениям: в тамошних водоемах водилась масса птиц. Из записок путешественника: «...переходя от одного озера к другому, мы совершенно скрылись в их лабиринте; спугнутые утки вытягивались вереницей по чистому небу... иногда собака делала дупелем стойку, потрясающую восторгом сердце охотника!.. В траве трещали коростели, а вдали слышался смутный крик диких гусей»<sup>18</sup>.

Остановимся подробнее также на рыболовецких промыслах, предоставляемых водоемами Пензенского края. В сведениях о городе Пензе в Геральдическую контору за 1728 г. сообщалось, что в местных реках и озерах водятся щуки, лини, налимы, сомы, язи, плотва, судаки, лещи, окуни, караси. Дополним этот перечень следующими видами: «чехоня... нарочинной величины», стерлядь, калинка, сала, синтела, тарань, форель – ценные промысловые рыбы (из заметок П.И. Палласа, 1768 г.) (рис. 6). Присутствие их в водоемах Пензенского края легко объяснимо – это чистая, «здоровая» вода<sup>19</sup>.

В качестве примера приведем также сюжеты, относящиеся к началу XX в. В частности, А.Ф. Кошко, начальник Московской сыскальной полиции, писатель-мемуарист, в рассказе «Гнусное преступление» повествует о столичной супружеской паре, которая получила посылку от сына, гостившего в Пензе в семье невесты. В сопроводительном письме информации о содержимом подарка не было, сообщалось только о каком-то «сюрпризе». Отец предположил, что там могут быть «стерляди сурские. Страсть люблю стерляжью уху». Предвкушение, однако, быстро сменилось беспокойством: «Меня ажю в тревогу бросало, не дойти рыбине такую даль; как пить дать протухнет!»<sup>20</sup> Этот рассказ, будучи художественным произведением, в то же время наверняка отражает реальное положение вещей: А.Ф. Кошко был знаком с природными богатствами Пензенского края, он навещал брата, служившего здесь губернатором.

Качество местного рыбного промысла подтверждается также следующим свидетельством. А.П. Олферьев, родителям которого принадлежало имение Уда Саранского уезда Пензенской губернии, рассказывая о подготовке собственного свадебного мероприятия, сообщал, что «были заказаны рыбакам знаменитые сурские стерляди, а их не везут. Меню парадного обеда будет нарушено, и хозяйка [мать жениха, Н.М. Олферьева. – С. Ф.]

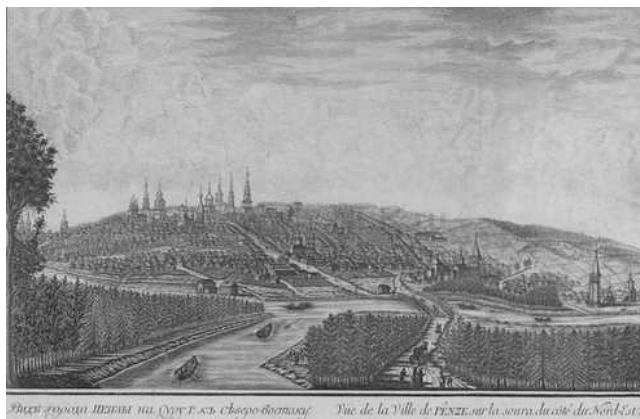


Рис. 6. Вид города Пензы с северо-восточной стороны. Гравюра П.Т. Балавина с рисунка М.И. Махаева, сделанного по рисунку А.И. Свечина. 1760-е гг.

<sup>16</sup> Рассказова Л.В. Русская дворянская усадьба как национальный феномен // Русская усадьба: сб. ОИРУ. Вып. 11 (27). М., 2005. С. 13–14.

<sup>17</sup> Салов И.А. Умчавшиеся годы... С. 153.

<sup>18</sup> Голумбиевский А.А. Покинутая усадьба... С. 103.

<sup>19</sup> Лебедев В.И. Верхняя Сура в XVI–XVIII вв. // Чистая вода: проблемы и решения. 2010. № 4. С. 24.

<sup>20</sup> Кошко А.Ф. Гнусное преступление // Пензенский край в мемуарах, художественной литературе и исследованиях: Антология. М., 2014. Т. 2. С. 173.

будет огорчена, и об этом затолкуют соседки». К счастью, утром в день торжества привезли рыбу. «Стерляди были крупные, как говорится, “мерные”, и в большом количестве. Кроме стерляди, был пойман судак в полтора аршина длины [приблизительно 1 метр 6 сантиметров. – С. Ф.]..., который произвел большое впечатление и особенно поразил брата моей невесты. Вся рыба была привезена живой. За завтраком был подан судак, и его было достаточно для всей массы гостей»<sup>21</sup>.

Культурно-досуговое значение водоема могло также состоять и в том, что он нередко становился источником вдохновения. И.А. Салов, рассказывая об имении Огаревых в с. Старое Акшино (Инсарский уезд Пензенской губернии), сообщал, что «в конце парка протекала река (рис. 7), и вот про эту-то самую реку поэт писал когда-то [цитируется стихотворение «Обыкновенная повесть». – С. Ф.]: А там, на берегу реки, // Где цвел тогда шиповник альпий, // Одни простые рыбаки // Ходили в лодке обветшалой...// И все, что было там говорено // И сколько пережито, // Осталось для людей сокрыто // И навек погребено...»<sup>22</sup>. Приведем также пример из творчества М.Ю. Лермонтова: «Зеленой сетью трав подернут спящий пруд, // А за прудом село дымится...»<sup>23</sup>.

Купальня в усадьбе Голицыных была запечатлена в картинах В.Э. Борисова-Мусатова, бывавшего здесь в 1899, 1900–1902 гг. Полотно «Водоем» (рис. 8) считается главным произведением художника, в котором высказаны его сокровенные мечты и творческие идеи. Вода в водоеме очень спокойна – настолько, что кажется, будто небо и деревья навечно отражены в нем. Здесь соединены реальность и фантазия. Нежные пастельные краски заставляют погрузиться в мир мечтаний об ушедшем. Общий голубой фон картины наполнен символикой зыбкой надежды, внутреннего покоя. С другой стороны, здесь возможна иная трактовка: молодые девушки, одетые во вневременные костюмы, на лицах которых нет эмоций, игры чувств, «воплощают ощущение стынувшей жизни», упадка усадебной культуры – таков может быть подтекст произведения. Остановившееся время – в единстве мечты и яви, вечного и прошлого<sup>24</sup>.



Рис. 7. Т.П. Радимова (1916–2000).  
Усадебный дом в с. Старое Акшино. 1978 г.



Рис. 8. В.Э. Борисов-Мусатов (1870–1905).  
Водоем. 1902 г.

<sup>21</sup> Олферьев А.П. Мои воспоминания // Пензенский край в мемуарах, художественной литературе и исследованиях: Антология. М., 2015. Т. 5. С. 96.

<sup>22</sup> Салов И.А. Умчавшиеся годы... С. 154.

<sup>23</sup> Фролов П.А. Лермонтовские Тарханы... С. 27.

<sup>24</sup> Демченко А.И. Большая саратовская триада начала XX века // Иконы. 2019. № 3. С. 55; Козина Т.Н. «Культурные гнезда» Пензенского края в произведениях искусства // Культура: проблемы теории, истории, практики: сб. науч. ст. по мат-лам III межрегион. науч.-практ. конф. (Пенза, 27 ноября 2020 г.). Пенза, 2020. С. 55; Никитина А.В. Ретроспективизм в русском искусстве конца XIX – начала XX вв. // Актуальные проблемы отечественной и всеобщей истории: мат-лы LVI конф. преподавателей и студентов ЧГПУ им. И.Я. Яковлева по итогам науч.-иссл. работы за 2015 г. (Чебоксары, 14 апреля 2016 г.). Чебоксары, 2016. С. 118; Сергунина Е.А. Сравнительный анализ картин «Дама в голубом» К.А. Сомова и «Водоем» В.Э. Борисова-Мусатова // Наукосфера. 2021. № 1–2. С. 12–13.

Естественные водоемы обладали некой притягательной силой, заключавшейся в ощущении сопричастности с природой, с ее циклами и законами. В провинции эта близость воспринималась по-особому. Писатель-мемуарист В.А. Инсарский, чьи детство и юность прошли в Пензе, объяснял данную особенность менталитета тем, что в столице «роскошные удовольствия создаются соединением громадных материальных средств с искусством во всех родах, доведенным до высшей степени. Удовольствия провинции не требуют ни того, ни другого, они создаются почти исключительно самой природой». Вот как он описывает такое явление, как весеннее вскрытие Суры (рис. 9): «Река... ломала свои ледяные оковы, выступала из берегов, затопляла все близлежащее и разливалась на все видимое пространство. Это образывало как бы безграничное море и представляло обывателям редкое и прекрасное зрелище». Кроме наслаждения новыми видами, половодье предоставляло местным жителям другое развлечение – речные прогулки. Дворянские «катанья» осуществлялись «большими обществами на своих судах, со своими гребцами, с музыкой, пушечной пальбой и вообще с роскошной обстановкой»<sup>25</sup>.



Рис. 9. Б.Д. Борисов.  
Старая. Пенза. Половодье. 2012 г.

Сохранилось описание речного круиза, предпринятого в 1786 г. князем А.Б. Куракиным (рис. 10). Он завел у себя в имении винокурный завод и решил самолично проверить путь, которым в Санкт-Петербург доставляется его продукция. С этой целью для первого путешественника по Суре было нарочно изготовлено шестисажженное судно, которое сопровождали две шестивесельные простые шлюпки для служителей, певцов и запасов продовольствия. Вояж князя был обставлен с приличествующими его положению почестями: например, «лестница, по которой он взшел на судно, равно и комната, усыпаны и украшены были цветами, которые так же по дороге перед ним были бросаемы». Сей сиятельный вельможа, утративший фавор императрицы и вынужденный вследствие немилости Екатерины II поселиться в отдаленном своем имении, и в провинциальной глуши пытался следовать нормам и этикету придворной жизни. Его путешествие сопровождалось множеством остановок, приемов и развлечений в усадьбах местной знати и губернской администрации<sup>26</sup>.



Рис. 10. В.Л. Боровиковский. (1757–1825).  
Портрет князя А.Б. Куракина. 1802 г.

<sup>25</sup> Инсарский В.А. Половодье. Картины провинциальной жизни прежнего времени. СПб., 1875. С. 422, 424.

<sup>26</sup> Савин О.М. Первый путешественник по Суре // Суре. 2001. № 1. С. 176, 178–189.

Таким образом, проблема «водоем в культурно-бытовом пространстве провинциального дворянства» проявляется в различных аспектах. Ведущую роль здесь играет наличие водных источников как фактора, определяющего места для постройки усадьбы. Здесь предпочтением пользовались естественные водоемы, особенно популярными были речные артерии. Водоем в таком случае служил не только хозяйственно-практическим целям, но и имиджевым, статусным. Далее необходимо отметить роль водоема как способа и/или средства самореализации, предпринимательского успеха, источника творческого вдохновения. В досугово-развлекательном плане водоем также занимал значительное место. Это охота, рыбная ловля (как спорт, а не как промысел), купания, прогулки и т.д. Наконец, повседневная быденная жизнь дворянина основывалась на традиционных ценностях и приоритетах. Вода как символ сакрального, священного, как необходимое условие жизни в мировосприятии русского человека (и здесь речь, конечно же, идет не только и не столько о дворянстве) задавала определенные векторы для формирования национальной ментальности.

### Литература

- Аржанов Н.П. Обманчивое марево эманации // Провизор. 2004. № 15. С. 34–37.
- Белохвостиков Е.П. Пензенские дворяне Кашкаровы. История рода. Пенза: [б.и.], 2010. 292 с.
- Голомбиевский А.А. Покинутая усадьба. Село Надеждино, бывшее имение князей Куракиных // Старые годы. 1911. № 1. С. 74–122.
- Городнова Л.Е. Зубриловская песнь Державина // Аналитика культурологии. 2007. № 3 (9). С. 126–136.
- Демченко А.И. Большая саратовская триада начала XX века // Иконы. 2019. № 3. С. 52–64.
- Злочевский Г.Д. Обществу изучения русской усадьбы – 25 лет // Библиография и книговедение. 2017. № 2 (409). С. 74–93.
- Злочевский Г.Д. Чтобы не прерывалась связь времен (Общество изучения русской усадьбы в прошлом, настоящем и будущем) // Археографический ежегодник. 1997. Т. 1, № 1. С. 177–187.
- Инсарский В.А. Половодье. Картины провинциальной жизни прежнего времени. СПб.: тип. Второго Отд-ния Собств. е. и. вел. канцелярии, 1875. XII, IV. 493 с.
- Карпушова А.А. Архитектурно-планировочные особенности сельской усадьбы в Центральной России XVIII–XX вв. // Вестник Пензенского государственного университета архитектуры и строительства: строительство, наука и образование. 2017. № 2. С. 8–14.
- Козина Т.Н. «Культурные гнезда» Пензенского края в произведениях искусства // Культура: проблемы теории, истории, практики: сб. науч. ст. по мат-лам III межрегион. науч.-практ. конф. (Пенза, 27 ноября 2020 г.). Пенза, 2020. С. 61–67.
- Кольян Т.Н. Новые документы к истории села Тарханы: Нарышкины // Моя Малая Родина: мат-лы Междунар. науч.-практ. конф. (Степановка–Пенза, 17 ноября 2007 г.). Пенза, 2007. Вып. 4. С. 280–288.
- Кошко А.Ф. Гнусное преступление // Пензенский край в мемуарах, художественной литературе и исследованиях: Антология. М., 2014. Т. 2. С. 171–182.
- Лапина Е.Г., Ецин Д.В. Наследие рода Загоскиных на Пензенской земле: дворянские усадьбы // Былые годы. 2021. № 16 (2). С. 483–495.
- Лапина Е.Г., Шаронова В.Г. Архитектурно-пространственная характеристика главного дома сельских дворянских усадеб Пензенской области // Architecture and modern information technologies. 2019. № 1 (46). С. 124–134.
- Лебедев В.И. Верхняя Сура в XVI–XVIII вв. // Чистая вода: проблемы и решения. 2010. № 4. С. 23–29.
- Лермонтов М.Ю. в воспоминаниях современников / сост. Д.А. Алексеев. М.: Захаров, 1989. 672 с. (Серия: Биография и мемуары).
- Лотман Ю.М. Беседы о русской культуре. Быт и традиции русского дворянства (XVIII – начало XIX века). СПб.: Искусство-СПБ, 1994. 709 с.

Материалы Свода памятников истории и культуры РСФСР. Пензенская область / ред.-сост. К.В. Усачева. М.: [б.и.], 1985. 182 с.

Михалчева С.Г. Ландшафтно-визуальная оценка дворцово-паркового ансамбля усадьбы Голицыных с. Зубриловка Спасского района Пензенской области // Образование и наука в современном мире. Инновации. 2019. № 5 (24). С. 221–230.

Никитина А.В. Ретроспективизм в русском искусстве конца XIX – начала XX вв. // Актуальные проблемы отечественной и всеобщей истории: мат-лы LVI конф. преподавателей и студентов ЧГПУ им. И.Я. Яковлева по итогам науч.-иссл. работы за 2015 г. (Чебоксары, 14 апреля 2016 г.). Чебоксары, 2016. С. 113–119.

Олферьев А.П. Мои воспоминания // Пензенский край в мемуарах, художественной литературе и исследованиях: Антология. М., 2015. Т. 5. С. 77–172.

Пиксанов Н.К. Областные культурные гнезда. Историко-краеведный семинар. М.; Л.: Гос. изд-во, 1928. 148 с.

Рассказова Л.В. Русская дворянская усадьба как национальный феномен // Русская усадьба: сборник Общества изучения русской усадьбы. Вып. 11 (27). М., 2005. С. 7–16.

Рябова Г.Н. Село Симбухово – родовое имение Вигелей // Культура: проблемы теории, истории и практики: сб. науч. ст. по мат-лам IV межрегион. науч.-практ. конф. (Пенза, 30 ноября 2021 г.). Пенза, 2021. С. 85–94.

Савин О.М. Первый путешественник по Сура // Сура. 2001. № 1. С. 173–191.

Саитова В.Р. История забытой усадьбы графа В.Н. Воейкова // Культура: проблемы теории, истории, практики: сб. науч. ст. по мат-лам III межрегион. науч.-практ. конф. (Пенза, 27 ноября 2020 г.). Пенза, 2020. С. 87–94.

Салов И.А. Умчавшиеся годы // Пензенский край в мемуарах, художественной литературе и исследованиях: Антология. М., 2014. Т. 1. С. 151–179.

Сергунина Е.А. Сравнительный анализ картин «Дама в голубом» К.А. Сомова и «Водоем» В.Э. Борисова-Мусатова // Наукосфера. 2021. № 1–2. С. 10–15.

Уланова О.И. Комплекс Арсеньевской усадьбы как явления национально-культурного наследия // Современные исследования в сфере социальных и гуманитарных наук: сб. ст. Киров, 2018. С. 267–276.

Фролов П.А. Лермонтовские Тарханы. Саратов, 1987. 280 с.

Lapshina E.G. Vladimir Nikolaevich Voyeykov is a statesman, first “Minister of Sports”, the entrepreneur // Былые годы. 2019. № 51 (1). С. 284–295.

### References

Alekseev, D.A. (Ed.). (1989). *Lermontov M.Yu. v vospominaniyakh sovremennikov* [Lermontov M.Yu. in the Memoirs of Contemporaries]. Moscow, Zakharov. 672 p.

Arzhanov, N.P. (2004). *Obmanchivoe marevo emanatsii* [Deceptive Haze of Emanation]. In *Provizor*. No. 15, pp. 34–37.

Belokhvostikov, E.P. (2010). *Penzenskie dvoryane Kashkarovy. Istoriya roda* [Penza Nobles Kashkarovs. The History of the Family]. Penza. 292 p.

Demchenko, A.I. (2019). *Bol'shaya saratovskaya triada nachala XX veka* [The Great Saratov Triad of the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century]. In *Ikony*. No. 3, pp. 52–64.

Frolov, P.A. (1987). *Lermontovskie Tarkhany* [Lermontov Tarkhans]. Saratov. 280 p.

Golombievskiy, A.A. (1911). *Pokinutaya usad'ba. Selo Nadezhdino, byvshee imenie knyazey Kurakinykh* [Abandoned Homestead. The Village of Nadezhdino, the Former Estate of the Princes Kurakins]. In *Starye gody*. No. 1, pp. 74–122.

Gorodnova, L. E. (2007). *Zubrilovskaya pesn' Derzhavina* [Zubrilov's Song of Derzhavin]. In *Analitika kul'turologii*. No. 3 (9), pp. 126–136.

Insarsky, V.A. (1875). *Polovod'e. Kartiny provintsial'noy zhizni prezhnego vremeni* [Polovodye. Pictures of the Provincial Life of the Former Time]. St. Petersburg, tip. Vtorogo Otdeleniya Sobstv. e. i. vel. kantselyarii, XII, IV. 493 p.

Karpushova, A.A. (2017). Arkhitekturno-planirovochnye osobennosti sel'skoy usad'by v Tsentral'noy Rossii XVIII–XX vv. [Architectural and Planning Features of a Rural Estate in Central Russia of the 18<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> Centuries]. In *Vestnik Penzenskogo gosudarstvennogo universiteta arkhitektury i stroitel'stva: stroitel'stvo, nauka i obrazovanie*. No. 2, pp. 8–14.

Kolyan, T.N. (2007). Novye dokumenty k istorii sela Tarkhany: Naryshkiny [New Documents on the History of the Village of Tarkhany: Naryshkins]. In *Moya Malaya Rodina: mat-ly Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. (Stepanovka–Penza, November 17, 2007)*. Penza. Iss. 4, pp. 280–288.

Koshko, A.F. (2014). Gnusnoe prestuplenie [Heinous Crime]. In *Penzenskiy kray v memuarakh, khudozhestvennoy literature i issledovaniyakh: Antologiya*. Moscow. Vol. 2, pp. 171–182.

Kozina, T.N. (2020). “Kul'turnye gnezda” Penzenskogo kraya v proizvedeniyakh iskusstva [“Cultural Nests” of the Penza Territory in the Works of Art]. In *Kul'tura: problemy teorii, istorii, praktiki: sb. nauch. st. po mat-lam III mezhregional. nauch.-prakt. konf. (Penza, November 27, 2020)*. Penza, pp. 61–67.

Lapshina E.G. (2019). Vladimir Nikolaevich Voyeykov is a statesman, first “Minister of Sports”, the entrepreneur. In *Bylye gody*. No. 51 (1), pp. 284–295. [In English].

Lapshina, E.G., Eshchin, D.V. (2021). Nasledie roda Zagoskinykh na Penzenskoy zemle: dvoryanskie usad'by [The Legacy of the Zagoskin family on the Penza Land: Noble Estates]. In *Bylye gody*. No. 16 (2), pp. 483–495.

Lapshina, E.G., Sharonova, V.G. (2019). Arkhitekturno-prostranstvennaya kharakteristika glavnogo doma sel'skikh dvoryanskikh usadeb Penzenskoy oblasti [Architectural and Spatial Characteristics of the Main House of Rural Noble Estates in the Penza Region]. In *Architecture and modern information technologies*. No. 1 (46), pp. 124–134.

Lebedev, V.I. (2010). Verkhnyaya Sura v XVI–XVIII vv. [Upper Sura in the 16<sup>th</sup>–18<sup>th</sup> Centuries]. In *Chistaya voda: problemy i resheniya*. No. 4, pp. 23–29.

Lotman, Yu.M. (1994). *Besedy o russkoy kul'ture. Byt i traditsii russkogo dvoryanstva (XVIII – nachalo XIX veka)* [Conversations about Russian Culture. Life and Traditions of the Russian Nobility (18<sup>th</sup> – Early 19<sup>th</sup> Century)]. St. Petersburg, Iskusstvo-SPB. 709 p.

Mikhailcheva, S.G. (2019). Landshaftno-vizual'naya otsenka dvortsovo-parkovogo ansamblya usad'by Golitsynykh s. Zubrilovka Spasskogo rayona Penzenskoy oblasti [Landscape and Visual Assessment of the Palace and Park Ensemble of the Golitsyn Estate Zubrilovka, Spassky District, Penza Region]. In *Obrazovaniye i nauka v sovremennom mire. Innovatsii*. No. 5 (24), pp. 221–230.

Nikitina, A.V. (2016). Retrospektivizm v russkom iskusstve kontsa XIX – nachala XX vv. [Retrospectivism in Russian Art of the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. In *Aktual'nye problemy otechestvennoy i vseobshchey istorii: mat-ly LVI konf. prepodavateley i studentov CHGPU im. I.Ya. Yakovleva po itogam nauch.-issl. raboty za 2015 g. (Cheboksary, April 14, 2016)*. Cheboksary, pp. 113–119.

Olferyev, A.P. (2015). Moi vospominaniya [My Memories]. In *Penzenskiy kray v memuarakh, khudozhestvennoy literature i issledovaniyakh: Antologiya*. Moscow. Vol. 5, pp. 77–172.

Piksanov, N.K. (1928). *Oblastnye kul'turnye gnezda. Istoriko-kraevednyy seminar* [Regional Cultural Nests. Historical Local History Seminar]. Moscow, Leningrad, Gos. Izd-vo. 148 p.

Rasskazova, L.V. (2005). Russkaya dvoryanskaya usad'ba kak natsional'nyy fenomen [Russian Noble Manor as a National Phenomenon]. In *Russkaya usad'ba: Sbornik Obshchestva izucheniya russkoy usad'by*. Moscow. Iss. 11 (27), pp. 7–16.

Ryabova, G.N. (2021). Selo Simbukhovo – rodovoe imenie Vigeley [The Village of Simbukhovo – Vigel Family Estate]. In *Kul'tura: problemy teorii, istorii, praktiki: sb. nauch. st. po mat-lam IV mezhregional. nauch.-prakt. konf. (Penza, November 30, 2021)*. Penza, pp. 85–94.

Saitova, V.R. (2021). Istoriya zabytoy usad'by grafa V.N. Voyeykova [The History of the Forgotten Estate of Count V.N. Voeikova]. In *Kul'tura: problemy teorii, istorii, praktiki: sb. nauch. st. po mat-lam III mezhregional. nauch.-prakt. konf. (Penza, November 27, 2020)*. Penza, pp. 87–94.

Salov, I.A. (2014). Umchavshiesya gody [Years that Have Flown By]. In *Penzenskiy kray v memuarakh, khudozhestvennoy literature i issledovaniyakh: Antologiya*. Moscow. Vol. 1, pp. 151–179.

Savin, O.M. (2001). Pervyy puteshestvovatel' po Sure [The First Traveler in Sura]. In *Sura*. No. 1, pp. 173–191.

Sergunina, E.A. (2001). Sravnitel'nyy analiz kartin "Dama v golubom" K.A. Somova i "Vodoyem" V.E. Borisova-Musatova [Comparative Analysis of the Paintings "Lady in Blue" by K.A. Somov and "Reservoir" by V.E. Borisov-Musatov]. In *Naukosfera*. No. 1–2, pp. 10–15.

Ulanova, O.I. (2018). Kompleks Arsen'evskoy usad'by kak yavleniya natsional'no-kul'turnogo naslediya [The Complex of the Arseniev Estate as a Phenomenon of National Cultural Heritage]. In *Sovremennye issledovaniya v sfere sotsial'nykh i gumanitarnykh nauk: sb. st. Kirov*, pp. 267–276.

Usacheva, K.V. (Ed.). (1985). *Materialy Svoda pamyatnikov istorii i kul'tury RSFSR. Penzenskaya oblast'* [Materials of the Code of Monuments of History and Culture of the RSFSR. Penza Region]. Moscow. 182 p.

Zlochevsky, G.D. (1997). Chtoby ne preryvalas' svyaz' vremen (Obshchestvo izucheniya russkoy usad'by v proshlom, nastoyashchem i budushchem) [In Order Not to Interrupt the Connection of Times (Society for the Study of the Russian Estate in the Past, Present and Future)]. In *Arkheograficheskiy ezhegodnik*. Vol. 1, No. 1, pp. 177–187.

Zlochevsky, G.D. (2017). Obshchestvu izucheniya russkoy usad'by – 25 let [The Society for the Study of the Russian Manor is 25 Years Old]. In *Bibliografiya i knigovedenie*. No. 2 (409), pp. 74–93.

Е.В. Почеревин\*

**ЗЕМСКИЕ ПАРОХОДЫ В ТОБОЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ  
В НАЧАЛЕ XX ВЕКА КАК СРЕДСТВО ТРАНСПОРТНОГО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕСТНЫХ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ СТРУКТУР**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-13  
УДК 94+656(571.1)"1900/1914"

*Выходные данные для цитирования:*  
*Почеревин Е.В. Земские пароходы в Тобольской губернии в начале XX века как средство транспортного обеспечения местных управленческих структур // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 177–185. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-13.pdf>*

E.V. Pocherevin\*

**ZEMSTVO STEAMSHIPS IN THE TOBOLSK PROVINCE  
IN THE EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURY FOR TRANSPORT  
SUPPORT OF LOCAL MANAGEMENT STRUCTURES**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-13

*How to cite:*  
*Pocherevin E.V. Zemstvo Steamships in the Tobolsk Province in the Early 20<sup>th</sup> Century for Transport Support of Local Management Structures // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 177–185. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-13.pdf>]*

**Abstract.** The article analyzes the organization of zemstvo shipping in the Berezovsky uyezd of the Tobolsk province at the beginning of the 20<sup>th</sup> century and reconstructs one of the aspects of the functioning of the local economy. Since there was a lack of roads in the county, the provincial administration used steam ships for official transportation. It should be noted that the operation of steamships by the provincial administration was quite rare in Siberia. The cost of maintaining steamships was covered by the population of the uyezd, which, as part of the performance of the labor duty, was obliged to maintain a system of transport communications. From 1905 to 1914, the steamships “Berezovets” and “Zhelanny”, the steam boat “Fedor” were rented from local shipowners. In addition, in April 1909, the steamship “Ostyak” was bought. However, the ship turned out to be unsuitable for operation, and was soon sold. After that, projects for the acquisition of new vessels were considered, but they were never implemented. Steamboats were used for business trips of officials, transportation of mail. Once during the navigation period, cruises were made to the lower reaches of the Ob River for inspection of fisheries. The ships were not intended for commercial use; however, the transportation of private cargo and passengers brought some income. As a rule, these funds were used to cover rent. If at the beginning of the period under review there were difficulties in finding a ship for rent, then later competition between the owners of steamships for the right to put them at the disposal of the local administration was developed. In this regard, the guberniya authorities had the opportunity to flexibly determine the cost of rent.

**Keywords:** Tobolsk province, local economy, shipping company, provincial administration, private capital.

*The article has been received by the editor on 09.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Статья посвящена изучению организации земского судоходства в Берёзовском уезде Тобольской губернии в начале XX в. и реконструирует один из аспектов функционирования местного хозяйства. Из-за отсутствия дорог в уезде

\* **Евгений Владимирович Почеревин**, кандидат исторических наук, Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет им. В.М. Шукшина, Бийск, Россия, e-mail: [pev2@mail.ru](mailto:pev2@mail.ru)  
**Evgeniy Vladimirovich Pocherevin**, Candidate of Historical Sciences, Shukshin Altai State University for Humanities and Pedagogy, Biysk, Russia, e-mail: [pev2@mail.ru](mailto:pev2@mail.ru)

губернская администрация использовала паровые суда для осуществления служебных перевозок. Следует отметить, что эксплуатация пароходов губернской администрацией была достаточно редким явлением для Сибири. Стоимость их содержания покрывалась за счет населения уезда, которое в рамках исполнения натуральной повинности обязано было поддерживать систему транспортных коммуникаций. С 1905 по 1914 г. у местных судовладельцев арендовались пароходы «Берёзовец» и «Желанный», паровой катер «Фёдор». Кроме того, в апреле 1909 г. был куплен собственный пароход «Остяк». Однако судно оказалось непригодным для эксплуатации и вскоре было продано. После этого рассматривались проекты приобретения новых судов, но они не были осуществлены. Пароходы использовались для совершения служебных поездок чиновников, перевозки почты. Один раз в период навигации совершались рейсы в низовья р. Оби для осмотра рыбных промыслов. Суда не предназначались для коммерческого использования, тем не менее перевозка частных грузов и пассажиров приносила определенный доход. Как правило, эти средства употреблялись на покрытие арендной платы. Если в начале рассматриваемого периода наблюдались затруднения с поиском судна для аренды, то позже развернулась конкуренция между владельцами пароходов за право их предоставления в распоряжение местной администрации. В связи с этим губернское начальство имело возможность гибкого определения стоимости аренды.

**Ключевые слова:** Тобольская губерния, местное хозяйство, пароходство, губернская администрация, частный капитал.

*Статья поступила в редакцию 09.03.2022*

В Сибири с ее огромными пространствами транспортные коммуникации играли особо значимую роль. Для обеспечения служебных поездок чиновников, представителей волостных администраций, медицинского и полицейского персонала в каждой губернии существовала сеть земских станций. На них содержалось определенное количество лошадей, которые использовались для разъездов должностных лиц. Регулярная земская (земско-обывательская, ямская) гоньба к началу XX в. представляла собой весьма сложную систему. Ее организация требовала не только существенных трудовых затрат и финансовых средств, но и приложения значительной административно-организационной работы всех звеньев власти, в основном уездного и волостного уровней. Система земских сообщений требовалась для нормального повседневного функционирования местных управленческих структур. В Берёзовском уезде Тобольской губернии ввиду отсутствия гужевых дорог местное транспортное сообщение поддерживалось населением по рекам при помощи лодок. В начале XX в. на р. Оби и ее притоках для этой цели использовались пароходы. Их эксплуатацией занималась тобольская губернская администрация, используя средства местного населения Берёзовского уезда, предназначенные для поддержания земских сообщений. Таким образом, земское пароходное движение преследовало те же цели, что и сеть земских гужевых станций.

Статья посвящена исследованию организации земского судоходства в Берёзовском уезде Тобольской губернии в период 1905–1914 гг. Изучением развития речного транспорта на западносибирских реках занимался ряд исследователей. Можно отметить монографии Г.А. Титова и В.Н. Большакова, созданные в начале 1990-х гг.<sup>1</sup> В рамках более обширных тем затрагивались вопросы развития речного судоходства в статьях А.Г. Киселева, А.А. Любимова<sup>2</sup> и М.В. Шиловского<sup>3</sup>. О роли водного транспорта в переселенческом движе-

<sup>1</sup> Титов Г.А. Возникновение и развитие судоходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск, 1990; Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск, 1991.

<sup>2</sup> Киселев А.Г., Любимов А.А. «Пароходный» и «железнодорожный» Омск на рубеже XIX–XX вв. // Проблемы экономики и социальных отношений Сибири (вторая половина XVIII – 20-е годы XX вв.): сб. науч. тр. каф. отеч. истории ОмГПУ. Омск, 1998. С. 38–48.

<sup>3</sup> Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартского государственного гуманитарного университета. 2008. № 3. С. 8–13.

нии писал С.А. Сафронов<sup>4</sup>. Начало коммерческого судоходства в Западной Сибири изучено в работе Т.Ю. Башкиревой<sup>5</sup>. Основательное исследование речной транспортной инфраструктуры региона было проведено О.А. Задорожной<sup>6</sup>. Земские пароходы Тобольской губернии упомянуты в работе В.А. Морева в связи с использованием их для почтовых сообщений<sup>7</sup>. Специального исследования, посвященного организации земского судоходства, не предпринималось. Цель данной статьи состоит в выявлении возможностей земского пароходного транспорта в обеспечении работы управленческих структур уезда и губернии. Автор показывает проблемы, стоявшие перед губернской администрацией, и подходы к их решению. Для работы были использованы делопроизводственные материалы уездного и губернского уровней, а также документы частных предприятий начала XX в.

Способ «отбивания» земско-обывательской гоньбы в Берёзовском уезде путем найма, а не натуральным способом, был определен на сельских сходах. Такая форма была допущена в виде исключения и подтверждена постановлением Министерства внутренних дел и Министерства финансов в январе 1905 г. В том же году по решению сельских сходов взамен лодочного было организовано пароходное сообщение по р. Оби. В первую навигацию был использован пароход «Берёзовец», арендованный у торгового дома «М. Плотников и сыновья» (рис.). Опыт оказался успешным, и в начале декабря 1905 г. березовский уездный исправник составил проект контракта на аренду парохода на следующий год. Губернское управление, признав важность установления пароходного сообщения в северном крае, создало комиссию для рассмотрения данного проекта. После изменения нескольких пунктов документ был одобрен губернской администрацией и на его основании был взят в аренду пароход «Берёзовец» за 12 800 руб.



Пароход «Берёзовец». Фото начала XX в.  
Источник изображения: [сайт Остяко-вогульск.рф](http://сайт-Остяко-вогульск.рф)

<sup>4</sup> Сафронов С.А. Перевозка переселенцев в период столыпинской аграрной реформы // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2011. № 11 (103). С. 309–315.

<sup>5</sup> Башкирева Т.Ю. Первые пароходные компании Обь-Иртышского бассейна // Омский научный вестник. 2008. № 4 (69). С. 28–30.

<sup>6</sup> Задорожная О.А. Речные компании Западной Сибири (1860–1917 гг.). Сургут, 2012; Задорожная О.А. Паровой флот «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1898–1917 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2017. № 3. С. 167–178; Задорожная О.А. Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX – начале XX вв. (на примере «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли») // Исторический журнал: научные исследования. 2018. № 6. С. 8–16; Задорожная О.А. Речные компании Обь-Иртышского водного бассейна (1860–1918 гг.): формы объединения капитала // Genesis: исторические исследования. 2020. № 7. С. 12–24.

<sup>7</sup> Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3 (15). С. 143.

В ноябре 1906 г. по отзыву чиновника, связанного с использованием парохода, его эксплуатация оказалась успешной. Кроме регулярных рейсов, пароход был применен для осмотра рыбных промыслов в низовьях р. Оби<sup>8</sup>. В отсутствие земского судна такая экспедиция вообще бы не состоялась. Так, в 1911 г. ввиду перевозки высокопоставленных должностных лиц в Тобольск рейс на низовье р. Оби был отменен, «рыболовные пески» Обской губы остались без осмотра и проверки. Должностные лица не имели возможность посетить эту отдаленную местность уезда, где находилось около 8 тыс. человек. Исправник высказал пожелание впредь использовать на участке ниже с. Обдорского особое вспомогательное судно<sup>9</sup>.

В навигацию 1906 г., по словам чиновника, «встречались претензии» со стороны должностных лиц, которые жаловались на слишком короткие остановки парохода. За отведенное время они не успевали выполнить комплекс своих служебных обязанностей. Кроме того, автор рапорта указывал на недостаточность кухонной прислуги и отсутствие буфета, что сказывалось на комфорте путешественников. Вызвало нарекание и отсутствие проездной платы с крестьян, что приводило к их бесцельным поездкам. Предлагалось взимать одинаковую плату со всех пассажиров. В рапорте отмечалось, что пароход дал возможность населению «беспрепятственно, не отвлекаясь, заняться своей работой и промыслами и тем самым повлиял в благоприятном смысле на экономическую сторону жизни края»<sup>10</sup>. Содержание земского судна позволило устранить натуральную повинность местного населения по обеспечению лодочных рейсов.

В феврале 1907 г. на съезде уполномоченных представителей населения уезда снова было принято решение «отбывать» подводную повинность наймом. Причем в течение пяти месяцев, когда была возможна навигация, предлагалось отчислять деньги на содержание парохода<sup>11</sup>. По условиям контракта на 1907 г. пароход должен был совершить один рейс за лето на север уезда, до «местности Хэ»<sup>12</sup> и Ямсолейского мыса. Особо оговаривалось право судовладельца один раз за навигацию отбуксировать от г. Тобольска до с. Обдорского баржу с грузом хлеба<sup>13</sup>. Губернским управлением были проведены поиски парохода для аренды. По меньшей мере три пароходных общества губернии ответили отказом, мотивируя его отсутствием подходящих судов. Губернатор Н.Л. Гондатти обращался за помощью к управляющему Томским округом путей сообщения барону Б.А. Аминову. Он просил предоставить казенный пароход для местных нужд или посодействовать в получении судна от томских судовладельцев<sup>14</sup>. Несмотря на то, что предложение было рассмотрено не менее чем восемью фирмами, никто не согласился сдать судно в аренду<sup>15</sup>. После длительных переговоров с владельцем парохода «Берёзовец» и внесения ряда корректив в условия договора был заключен контракт на 1907 г. за 15 тыс. руб.<sup>16</sup> За летнее время эксплуатация парохода принесла 2012 руб., которые были предназначены для аренды судна в следующем году<sup>17</sup>. В навигацию 1908 г. также нанимался пароход «Берёзовец», принадлежавший судовладельцу М. Плотникову, за 15 тыс. руб. в год<sup>18</sup>.

В апреле 1909 г. губернская администрация приобрела у купца Д.И. Голева-Лебедева винтовой пароход «Остяк» за 11 500 руб.<sup>19</sup> Еще в июне 1908 г. тобольскому мещанину А.И. Брагинскому был сделан заказ на изготовление «из английского железа» рельефного

<sup>8</sup> Государственный архив в г. Тобольске (ГАТ). Ф. 152. Оп. 43. Д. 73. Л. 4.

<sup>9</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 361. Л. 4.

<sup>10</sup> Там же. Оп. 43. Д. 73. Л. 2–6.

<sup>11</sup> Там же. Оп. 40. Д. 299. Л. 16–17.

<sup>12</sup> Ныне несуществующий населенный пункт в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа. Село расположено на южном берегу Обской губы, в 50 км западнее устья р. Надым. Согласно постановлению Администрации ЯНАО от 20.11.2007 г. № 522-А, является памятником регионального значения «Бывшее село Хэ».

<sup>13</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 43. Д. 73. Л. 25–28.

<sup>14</sup> Там же. Л. 30–34 об.

<sup>15</sup> Там же. Л. 38–44.

<sup>16</sup> Там же. Л. 29–29 об., 68–70.

<sup>17</sup> Там же. Л. 89–89 об.

<sup>18</sup> Там же. Оп. 40. Д. 305. Л. 1а–1а об.

<sup>19</sup> Там же. Л. 84.

герба Тобольской губернии для размещения на пароходе<sup>20</sup>. Однако опыт эксплуатации собственного судна оказался неудачным. Уполномоченные от крестьянских и инородческих селений Берёзовского уезда в феврале 1910 г. на своем съезде постановили сохранить практику использования парохода для осуществления земских коммуникаций. При этом было решено продать судно «Остяк» как «несоответствующее здешней местности», взамен приобрести два парохода. По расчетам исправника, для этого требовалось в течение трехлетия 1911–1913 гг. ежегодно собирать с населения уезда по 15 тыс. руб. Из них 5 тыс. руб. предназначалось на эксплуатационные расходы, а остальные средства – на покупку новых судов. Уездный исправник указывал, что имелась возможность заимообразно использовать средства мирских капиталов, которые хранились в ценных бумагах на сумму около 58 тыс. руб. Он просил губернатора образовать особую комиссию из «сведущих лиц для ведения дела по заказу постройки нового судна». Эти предложения были утверждены губернатором<sup>21</sup>. Несмотря на первоначальную поддержку проекта, в ноябре 1910 г. Тобольское губернское управление отказалось от него. Эксперты посчитали, что предполагаемая исправником стоимость занижена на 20 тыс. руб., кроме того, эксплуатация новых судов стоила бы значительно более планировавшейся суммы в 5 тыс. руб. в год<sup>22</sup>.

Не отказалась губернская администрация и от использования собственного парохода. В марте 1910 г. было решено произвести технический осмотр «Остяка» и определить его пригодность к наступающей навигации. Оказалось, что котел дал трещину, поэтому эксплуатировать пароход было опасно. В мае 1910 г. губернским управлением было принято решение провести ремонт судна, установив новый котел. Для этого пароход был приведен в г. Тюмень и осмотрен представителями различных судоремонтных предприятий. Была озвучена стоимость ремонта в диапазоне от 6 895 руб. до 10 500 руб. Губернское управление провело консультации с экспертами о возможности установки нефтяного двигателя. Ввиду недостаточно развитой инфраструктуры поставок требуемого топлива, отсутствия кадров, способных обслуживать новый двигатель, модернизация судна была признана нецелесообразной. В октябре, основываясь на полученных сведениях, губернское управление приняло решение «поднять пароход... на городки», т.е. поставить в сухой док для осмотра корпуса. При годности корпуса и адекватной стоимости ремонтных работ предполагалось дальнейшее использование судна. В противном случае планировалось его продать<sup>23</sup>.

Инженеры строительного отделения губернского управления в декабре 1910 г. осмотрели пароход «Остяк». По мнению экспертов, ремонт судна стоил бы не менее 11 тыс. руб., однако это не исправило бы его конструктивные недостатки. Предполагалось, что ремонт будет окончен не ранее июня 1911 г., что не позволило бы судну совершать рейсы в период навигации этого года. Кроме того, специалисты рекомендовали использовать пароход только на мелководных притоках р. Оби<sup>24</sup>. В январе 1911 г. губернское управление, рассмотрев результаты осмотра, приняло решение о продаже судна. Вырученные средства планировалось использовать на покупку нового судна<sup>25</sup>. Инженеры оценили пароход в 3 100 руб., предполагая с этой суммы начать публичный аукцион<sup>26</sup>. Торги, назначенные на 25 января, не состоялись, после чего было объявлено о снижении цены до 2 000 руб.<sup>27</sup> В итоге пароход был продан тобольскому мещанину И.М. Давыдову за 2 500 руб. в марте 1911 г.<sup>28</sup>

Для осуществления земских сообщений на период навигации 1910 г. губернское управление заключило контракт с торговым домом «М.В. Фофанов и сыновья» на аренду колесного парохода «Желанный» за 12 тыс. руб. Еще в декабре 1909 г. березовский уездный

<sup>20</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 286. Л. 31, 35.

<sup>21</sup> Там же. Д. 305. Л. 1а–3 об.

<sup>22</sup> Там же. Л. 10–11.

<sup>23</sup> Там же. Л. 83–85.

<sup>24</sup> Там же. Л. 15–16.

<sup>25</sup> Там же. Л. 19–20.

<sup>26</sup> Там же. Л. 14.

<sup>27</sup> Там же. Л. 47, 36а.

<sup>28</sup> Там же. Л. 59–60, 101.

исправник докладывал, что населением будет ассигновано для этой цели 14 тыс. руб., из которых 5 тыс. уже были отправлены в казначейство<sup>29</sup>. По условиям аренды пароход должен был обслуживаться командой, предоставленной судовладельцем. Навигация начиналась 22 мая и продолжалась до 20 сентября. Пароход должен был ходить по рр. Оби, Северной Сосьве и притоку последней – Ляпину. Маршрут связывал с. Самарово, г. Берёзов, дер. Саран-Пауль и с. Обдорск. Оговаривалась скорость хода – 15 верст в час по течению и 10 верст в час против течения<sup>30</sup>.

В течение лета 1910 г. на перевозке грузов и пассажиров было заработано 967 руб.<sup>31</sup> В августе 1910 г. начальник омского почтово-телеграфного округа просил губернатора сообщить, предполагается ли использование парохода в последующие годы. Ведомство собиралось оборудовать на нем помещение для перевозки почты. Губернская администрация дала уклончивый ответ, указав, что вопрос о найме парохода решается в соответствии со сложившейся ситуацией<sup>32</sup>.

В ноябре 1910 г. представитель торгового дома Фофановых предлагал губернатору снова взять в аренду или купить принадлежащий им пароход<sup>33</sup>. С предложением аренды выступил и торговый дом М. Плотникова. В январе 1911 г. губернское управление, рассмотрев заявления, пришло к заключению о целесообразности арендовать пароход «Берёзовец» за 14 500 руб. Хотя судно Фофановых сдавалось на 2 500 руб. дешевле, оно не было способно «в должной мере обслуживать нужды севера», имело меньшую вместимость и низкие мореходные качества. Пароход «Желанный», по заключению администрации, использовался в навигацию 1910 г. только потому, что не было более подходящего судна<sup>34</sup>. Немедленно после оглашения этого решения представитель торгового дома Фофановых подал докладную записку губернатору с предложением о снижении арендной платы до 10 тыс. руб. В документе указывалось, что пароход «Желанный» способен приносить такую же выручку, как судно конкурента. К тому же, по словам представителя торгового дома, это помогло бы «сохранить 4 500 руб. остяцких денег»<sup>35</sup>. Один из хозяев предприятия С.М. Фофанов желал принять участие в заседании общего присутствия губернского управления для разъяснения своей позиции о сдаче парохода. Однако губернская администрация отказалась от предложения, оставив в силе заключенный контракт с М. Плотниковым. Фофанов посчитал себя «обиженным», усмотрев в решении губернского управления нарушение правил честной конкуренции, поскольку пароход «Берёзовец» был взят в аренду без предварительных торгов<sup>36</sup>.

Продолжались и попытки губернской администрации приобрести новый собственный пароход. Так, в мае 1912 г. тюменский механик С.В. Горшков предлагал губернскому управлению заказать строительство парохода к весне 1913 г. на известных ему предприятиях. Стоимость судна оценивалась им в 42 тыс. руб., эксплуатационные расходы – в 17 550 руб. в год. По расчетам Горшкова судно должно было приносить до 26 тыс. руб. выручки, что позволяло окупить затраты на покупку парохода за шесть лет<sup>37</sup>. В марте 1912 г. березовский уездный исправник доносил губернскому управлению о том, что вопрос о покупке собственного судна был отложен обществами уезда до 1913 г.<sup>38</sup>

Земские сообщения продолжали обеспечиваться с помощью арендованных судов. В 1912 г. С.М. Фофанов добился своей цели: в период летней навигации между г. Берёзовым, с. Самаровым и дер. Саран-Пауль ходил его пароход «Желанный», арендованный губернской администрацией за 10 тыс. руб. Между г. Берёзовым и с. Обдорским и далее в низовья р. Оби

<sup>29</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 299. Л. 17.

<sup>30</sup> Там же. Л. 4–6 об.

<sup>31</sup> Там же. Д. 305. Л. 1а–1а об.

<sup>32</sup> Там же. Д. 299. Л. 24.

<sup>33</sup> Там же. Д. 306. Л. 2.

<sup>34</sup> Там же. Л. 9 об. – 10.

<sup>35</sup> Там же. Л. 20–20 об.

<sup>36</sup> Там же. Л. 23–25.

<sup>37</sup> Там же. Оп. 52. Д. 39. Л. 35–36.

<sup>38</sup> Там же. Д. 32. Л. 13–14.

совершал рейсы паровой катер В.И. Новицкого «Фёдор», нанятый за 3 800 руб.<sup>39</sup> Выручка парохода и катера составила 544 руб.<sup>40</sup>

В апреле 1913 г. тобольский купец Д.И. Голев-Лебедев предлагал пароход «Надёжный» в аренду на пять лет по 15 тыс. руб. в год, М. Плотников, в свою очередь, желал заключить контракт на трехлетнюю аренду парохода «Берёзовец». Губернское управление отклонило оба предложения, мотивируя это тем, что уже принято решение о покупке собственного парохода к навигации 1914 г.<sup>41</sup> По сообщению березовского уездного исправника, остатки от прошлых ассигнований на содержание парохода и средства, полученные от эксплуатации судов в 1910–1912 гг., составляли к июлю 1913 г. 28 960 руб.<sup>42</sup> Исходя из этого, был заключен контракт только на период навигации 1913 г. Документ предполагал использование парохода «Берёзовец», принадлежавшего М. Плотникову, за 15 тыс. руб.<sup>43</sup>

Развернулась борьба и за предоставление вспомогательного судна. В марте 1913 г. В.И. Новицкий подал докладную записку на имя губернатора, в которой изложил трудности навигации в северных широтах губернии. Выше с. Обдорского река имела значительную ширину, достигая 70 верст, что порождало сильное волнение. Кроме того, трудность приобретения припасов для команды и дров для машины вызывала дополнительные расходы<sup>44</sup>. Все это заставляло хозяина катера просить о повышении платы<sup>45</sup>. Кроме того, тобольский купец Забелинский предлагал в аренду небольшой катер за 4 тыс. руб.<sup>46</sup> Рассмотрев вопрос, губернское управление отказалось от аренды дополнительного парохода у Новицкого, после чего тот снизил цену до 3 500 руб., сохранив прежние условия. Губернское управление приняло это предложение<sup>47</sup>. В 1913 г. от частных перевозок было получено 2 412 руб.<sup>48</sup>

Использование паровых судов для нужд местного земского сообщения – явление весьма редкое для Сибири. В данном случае только использование парохода позволило должностным лицам выполнять свои обязанности в труднодоступном районе. Кроме эксплуатации судов в Берёзовском уезде, известно о функционировании парохода в 1907 г. на Подчувашинском перевозе близ Тобольска. Судно принадлежало сургутскому купцу Силину и арендовалось губернской администрацией за 2 тыс. руб. в год<sup>49</sup>. В проекте губернской земской сметы на 1915–1917 гг. содержались планы о покупке моторного катера для обеспечения работы Подчувашинского перевоза. На его содержание предполагалось отпускать по 1 500 руб. в год<sup>50</sup>.

Таким образом, в свете существенного развития пароходного движения по рекам Сибири в начале XX в. администрация Тобольской губернии использовала паровые суда для организации местных транспортных коммуникаций в труднодоступной местности. В основном использовались арендованные суда. Поначалу администрация сталкивалась с трудностями в поисках судна, но вскоре за право предоставления парохода в аренду разгорелась серьезная борьба между судовладельцами. Первая попытка приобретения собственного парохода оказалась неудачной, качества купленного судна не соответствовали требованиям эксплуатации. Использование земских пароходов способствовало не только отправлению ординарных обязанностей должностными лицами, но и облегчало выполнение обязательных повинностей местным населением края.

<sup>39</sup> ГАТ. Ф. 152. Оп. 40. Д. 361. Л. 10–10 об.

<sup>40</sup> Там же. Л. 67–75.

<sup>41</sup> Там же. Л. 31–35.

<sup>42</sup> Там же. Л. 66–66 об.

<sup>43</sup> Там же. Л. 19.

<sup>44</sup> Там же. Л. 20–21.

<sup>45</sup> Там же. Л. 23–23 об.

<sup>46</sup> Там же. Л. 25.

<sup>47</sup> Там же. Л. 28–29.

<sup>48</sup> Там же. Л. 87 об.

<sup>49</sup> Там же. Оп. 43. Д. 85. Л. 10 об.

<sup>50</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1288. Оп. 3. Д. 175. Л. 182.

### Литература

Башкирева Т.Ю. Первые пароходные компании Обь-Иртышского бассейна // Омский научный вестник. 2008. № 4 (69). С. 28–30.

Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. Новосибирск: Наука, 1991. 215 с.

Задорожная О.А. Речные компании Западной Сибири (1860–1917 гг.). Сургут: Изд. центр СурГУ, 2012. 253 с.

Задорожная О.А. Паровой флот «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1898–1917 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2017. № 3. С. 167–178.

Задорожная О.А. Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX – начале XX вв. (на примере «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли») // Исторический журнал: научные исследования. 2018. № 6. С. 8–16.

Задорожная О.А. Речные компании Обь-Иртышского водного бассейна (1860–1918 гг.): формы объединения капитала // Genesis: исторические исследования. 2020. № 7. С. 12–24.

Киселев А.Г., Любимов А.А. «Пароходный» и «железнодорожный» Омск на рубеже XIX–XX вв. // Проблемы экономики и социальных отношений Сибири (вторая половина XVIII – 20-е годы XX вв.): сб. науч. тр. каф. отеч. истории ОмГПУ. Омск, 1998. С. 38–48.

Морев В.А. Почтовая техника и особенности перевозки почты и товаров в Сибири в XIX – начале XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 3 (15). С. 140–145.

Сафронов С.А. Перевозка переселенцев в период столыпинской аграрной реформы // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2011. № 11 (103). С. 309–315.

Титов Г.А. Возникновение и развитие судоходства в Обь-Иртышском бассейне. Новосибирск: Книжное изд-во, 1990. 262 с.

Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г. // Вестник Нижневартковского государственного гуманитарного университета. 2008. № 3. С. 8–13.

### References

Bashkireva, T.Yu. (2008). *Pervye parokhodnye kompanii Ob'-Irtyskogo basseyna* [The First Steamship Companies of the Ob-Irtysh Basin]. In *Omskiy nauchnyy vestnik*. No. 4 (69), pp. 28–30.

Bolshakov, V.N. (1991). *Ocherki istorii rechnogo transporta Sibiri XIX v.* [Essays on the History of River Transport in Siberia of the 19<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk, Nauka. 215 p.

Kiselev, A.G., Lyubimov, A.A. (1998). “Parokhodnyy” i “zheleznodorozhnyy” Omsk na rubezhe XIX–XX vv. [“Steamship” and “Railway” Omsk at the Turn of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. In *Problemy ekonomiki i sotsial'nykh otnosheniy Sibiri (vtoraya polovina XVIII – 20-e gody XX vv.): sbornik nauchnykh trudov kafedry Otechestvennoy istorii OmGPU*. Omsk, pp. 38–48.

Morev, V.A. (2011). *Pochtovaya tekhnika i osobennosti perevozki pochty i tovarov v Sibiri v XIX – nachale XX v.* [Postal Equipment and Features of Transportation of Mail and Goods in Siberia in the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*. No. 3 (15), pp. 140–145.

Safronov, S.A. (2011). *Perevozka pereselentsev v period stolypinskoy agrarnoy reformy* [Transportation of Migrants During the Stolypin Agrarian Reform]. In *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki*. No. 11 (103), pp. 309–315.

Shilovsky, M.V. (2008). *Transportnye proekty Aziatskoy Rossii do 1917 g.* [Transport Projects of Asian Russia Before 1917]. In *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo humanitarnogo universiteta*. No. 3, pp. 8–13.

Titov, G.A. (1990). *Vozniknovenie i razvitie sudokhodstva v Ob'-Irtyskском basseyne* [The Emergence and Development of Shipping in the Ob-Irtysh Basin]. Novosibirsk, Knizhnoe izdatel'stvo. 262 p.

Zadorozhnyaya, O.A. (2012). *Rechnye kompanii Zapadnoy Sibiri (1860–1917 gg.)* [River Companies of Western Siberia (1860–1917)]. Surgut, Izdatel'skiy tsentr SurGU. 253 p.

Zadorozhnyaya, O.A. (2017). Parovoy flot “Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parokhodstva i trgovli” (1898–1917 gg.) [Steam Fleet of the “Partnership of the West Siberian Shipping and Trade” (1898–1917)]. In *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya*. No. 3, pp. 167–178.

Zadorozhnaya, O.A. (2018). Struktura rechnykh perevozok v Ob'-Irtyshtskom vodnom bassejne v kontse XIX – nachale XX vv. (na primere “Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parokhodstva i trgovli”) [The Structure of River Transportation in the Ob-Irtysk Water Basin in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries (by the Example of the “Partnership of the West Siberian Shipping and Trade”)]. In *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya*. No. 6, pp. 8–16.

Zadorozhnyaya, O.A. (2020). Rechnye kompanii Ob'-Irtyshtskogo vodnogo basseyna (1860–1918 gg.): formy ob"edineniya kapitala [River Companies of the Ob-Irtysk Water Basin (1860–1918): Forms of Capital Consolidation]. In *Genesis: istoricheskie issledovaniya*. No. 7, pp. 12–24.

М.В. Забровская\*

«ИРТЫШ, МЕЖ РЕК ИНЫХ СКИТАЛЕЦ»:  
ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ  
РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ  
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1920-Х ГОДОВ  
НА ПРИМЕРЕ ИРТЫШСКОГО БАССЕЙНА

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-14  
УДК 656.62/.611.2+627.4+629.55

Выходные данные для цитирования:

Забровская М.В. «Иртыш, меж рек иных скиталец»: организация деятельности органов управления речным транспортом Западной Сибири в первой половине 1920-х годов на примере Иртышского бассейна // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 186–202. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-14.pdf>

M.V. Zabrovskaya\*

“THE IRTYSH, A WANDERER BETWEEN OTHER RIVERS”:  
ORGANIZATION OF THE ACTIVITIES OF THE MANAGEMENT  
BODIES OF RIVER TRANSPORT IN WESTERN SIBERIA  
IN THE FIRST HALF OF THE 1920<sup>S</sup>  
ON THE EXAMPLE OF THE IRTYSH BASIN

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-14

How to cite:

Zabrovskaya M.V. “The Irtysh, a Wanderer Between Other Rivers”: Organization of the Activities of the Management Bodies of River Transport in Western Siberia in the First Half of the 1920s on the Example of the Irtysh Basin // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 186–202. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-14.pdf>]

**Abstract.** The article describes the process of formation of the Soviet inland waterway transport management system in Siberia from 1918 to 1926. The research of documents of the West Siberian River Shipping Company and the Department of Sibwaterway for 1925–1926, publications of the “Bulletin of the Board of the West Siberian State River Shipping Company and the Department of the inland waterways of Siberia” and other printed sources of the 1920s allowed reconstructing some features of the shipping situation, berthing areas of the period under consideration. Using the example of the Irtysh shipping district the technical condition of the inland waterways of Western Siberia in the period 1925–1926 is shown, the volumes of dredging works in the Irtysh stretches are considered. The documents of the mid-1920s, found in the State Archives of the Novosibirsk Region, allow us to explore the activities of the Shipping Supervision of the Department of the inland waterways of Western Siberia in the Ob-Irtysh basin in the specified period through messages on the organization of the work of shipping supervision of the Irtysh region. The conducted research of the Irtysh shipping area of the 1920s is especially relevant due to the fact that in the second half of the 20<sup>th</sup> century several reservoirs with hydroelectric power stations and ship-passing facilities were built on the Irtysh River. The Upper Irtysh cascade from the Bukhtarma, Ust-Kamenogorsk, Shulba completely changed the navigable situation on the Irtysh, the outlines of the coastline.

**Keywords:** the Ob-Irtysh system, river fleet, wharfs, fairway, waterways signs and marking, 1920s.

*The article has been received by the editor on 15.02.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

\* **Марина Владимировна Забровская**, Забайкальское региональное отделение Российского общества историков-архивистов, Чита, Россия, e-mail: [mzabrovskay@mail.ru](mailto:mzabrovskay@mail.ru)  
**Marina Vladimirovna Zabrovskaya**, Trans-Baikal Regional Branch of the Russian Society of Historians and Archivists, Chita, Russia, e-mail: [mzabrovskay@mail.ru](mailto:mzabrovskay@mail.ru)

**Аннотация.** В статье рассматривается процесс становления советской системы управления внутренним водным транспортом Сибири с 1918 по 1926 г. Изучение документов Западно-Сибирского речного пароходства и Управления Сибводпути за 1925–1926 гг., публикаций «Бюллетеня правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири», иных печатных источников 1920-х гг. позволило реконструировать некоторые черты судоходной обстановки, пристанских участков рассматриваемого периода. На примере Иртышского судоходного района показано техническое состояние внутренних водных путей Западной Сибири в период 1925–1926 гг., рассмотрены объемы землечерпательных (дноуглубительных) и дноочистительных работ в плесах Иртыша. Выявленные в Государственном архиве Новосибирской области документы середины 1920-х гг. позволили рассмотреть деятельность судоходного надзора Управления внутренних водных путей Западной Сибири в Обь-Иртышском бассейне в указанный период через сведения по организации работы судоходного надзора Иртышского района. Проведенное исследование Иртышского судоходного района 1920-х гг. особенно актуально в связи с тем, что во второй половине XX в. на р. Иртыш появилось несколько водохранилищ с гидроэлектростанциями, судопропускными сооружениями. Верхне-Иртышский каскад из Бухтарминского, Усть-Каменогорского, Шульбинского водохранилищ, сооруженных во второй половине XX в., полностью изменил судоходную обстановку на Иртыше, очертания береговой линии.

**Ключевые слова:** Обь-Иртышский бассейн, речной флот, пристани, фарватер, знаки и разметка водных путей, 1920-е годы

*Статья поступила в редакцию 15.02.2022*

**Введение.** В настоящее время ощущается недостаток опубликованных научных данных о судоходной обстановке, эксплуатировавшихся речных судах, корабельных командах и прочих важных составляющих «живого» представления о судоходстве по западносибирским рекам в период становления советского речного флота. Разработкой данной темы занимается небольшое число современных сибирских исследователей. Большой массив не введенной в научный оборот информации содержится в фондах Государственного архива Новосибирской области (ГАО). Делопроизводственные документы, созданные в исследуемый период государственными органами управления речным судоходством, позволяют изнутри взглянуть на организацию работы на реках Западной Сибири, соотнести конкретные речные суда, изменившие названия в период национализации флота, с их прежней историей, раскрыть кадровый состав речного хозяйства.

В настоящей статье используются материалы ГАО из фонда Р-244 «Управление внутренних водных путей Сибири Центрального управления внутренних водных путей “Цуводпуть” Народного комиссариата путей сообщения СССР, г. Новосибирск, июль 1921–[1929] г.», где хранятся распорядительные и отчетные документы по организации деятельности водных путей Западной Сибири, осуществлению надзора за техническим состоянием флота, документы по личному составу речного флота и пр. Приводятся данные фонда Р-1721 «Акционерное общество открытого типа “Западно-Сибирское речное пароходство” Департамента речного транспорта Министерства транспорта РФ, г. Новосибирск», опись 1 (1920–1993), содержащего отчеты, доклады, справки о состоянии водных путей, составе и ремонте флота, о работе пристанских участков. Для детального анализа состояния судоходства по рекам Западной Сибири важным источником является «Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири», полнотекстовый архив которого за 1924–1928 гг. оцифрован и размещен на сайте Государственной публичной исторической библиотеки. В данном периодическом издании публиковались актуальные, регламентирующие судоходство по рекам Западной Сибири документы, а также интересные исторические данные.

Речное пароходное сообщение по рекам Западной Сибири в плесах Иртышского бассейна в первые десятилетия советской власти представляет особый интерес для исследования, поскольку в настоящее время нет возможности увидеть воочию те места на Иртыше, где шли работы по устройству первых пристанских участков, исследовать старое русло Иртыша. В 1950–1970-е гг. после постройки каскада водохранилищ вся береговая линия претерпела серьезные изменения.

### **Система управления внутренним водным транспортом Западной Сибири.**

Сложившаяся в дореволюционные годы в Сибири система речного транспорта оказалась практически разрушена в результате революции 1917 г. и последовавшей Гражданской войны. Крупные пароходства и государственная структура управления судоходством распались. Вплоть до 1920 г. в Сибири менялись власти, что вело к неустойчивому развитию всех сфер деятельности, коснулось это и пароходного сообщения: прервались уже сложившиеся речные торговые пути, нарушилось сообщение между населенными пунктами, особенно это сказалось на удаленных от больших городов деревнях и поселках. В годы Гражданской войны значительная часть судов речного флота не только Сибири, но и всей страны погибла или была повреждена.

С установлением советской власти сибирский речной флот был национализирован. Для управления им к лету 1918 г. создали областное Западно-Сибирское управление (Облвод) с центром в г. Омске, входившее в структуру Главного управления водного транспорта (Главвода) Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) и имевшее 8 районных управлений (Рупводов): Омское, Тобольское, Тюменское, Павлодарское, Семипалатинское, Томское, Новониколаевское, Барнаульское. Однако последовавшие события Гражданской войны прервали его деятельность.

В январе 1920 г. речной транспорт из ведения ВСНХ передали в ведение Наркомата путей сообщения (НКПС), там также образовали Главное управление водным транспортом (Главвод). В Западной Сибири, где советская власть установилась позже, чем в Центральной России, в январе–феврале 1920 г. Сибирским революционным комитетом был издан приказ «...об организации водного транспорта в Западной Сибири», где говорилось: «...В уже освобожденных и ныне освобождающихся от белых банд местностях Западной Сибири Советом Обороны поручено Главводу организовать водный транспорт на установленных декретами и правительственными распоряжениями основаниях, для чего им командирована в Сибирь особая комиссия... которая ныне и открыла свои действия в городе Омске по управлению водным транспортом в областном масштабе и по организации на местах районных водотранспортных учреждений»<sup>1</sup>.

Организованная Главным управлением водного транспорта НКПС РСФСР «Сибирская комиссия Главвода» временно приняла на себя функции управления всем водным транспортом Западной Сибири в Обь-Енисейском бассейне. Существующие в городах Семипалатинске, Тюмени, Томске, Барнауле и Красноярске районные управления водного транспорта (Рупводы) были подчинены комиссии Главвода.

В границы Рупводов входили:

- Семипалатинского: реки Иртышского бассейна от г. Павлодара до границы с Монголией;
- Тюменского: рр. Тура, Тобол, Лозьва, Тавда и Конда, а также Иртыш от устья Ишима до впадения в Обь и от устья Иртыша до Обдорска;
- Томского: рр. Обь, Томь (от устья Томи до пристани Сары-Чумыш), Чая, Кеть, Парабель, Васюган, Тымь и Вах, а также Обь-Енисейский канал;
- Барнаульского: р. Обь от устья Томи, рр. Бия, Чарыш и Чумыш и их притоки;
- Красноярского: рр. Енисей и Ангара<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Из приказа Сибревкома об организации водного транспорта в Западной Сибири // Сибирский революционный комитет (Сибревком). Август 1919 – декабрь 1925. Новосибирск, 1959. С. 122.

<sup>2</sup> Там же. С. 122.

В соответствии с приказом Сибревкома в ведение «Сибирской комиссии главвода» и подчиненных ей органов районных управлений водного транспорта поступили все ранее национализированные «мастерские, пристани, склады, плавучие средства и суда быв. частных и казенных пароходств со всеми материалами, инвентарем и товарами, а равно недвижимые имущества, обслуживающие ныне национализированные судоходные предприятия»<sup>3</sup>.

В 1921 г. руководство внутренним водным транспортом в РСФСР от Главвода передали вновь образованному Центральному управлению речным транспортом (ЦУРек), входившему в НКПС РСФСР. Западно-Сибирское речное пароходство, в соответствии с новой управленческой структурой, оказалось подчиненным Сибирскому округу путей сообщения (СибОПС), руководившему в то же время некоторыми функциями Управления водного транспорта Западной Сибири, соподчиненного также ЦУРеку.

4 апреля 1923 г. в Москве прошла Всероссийская конференция союза водников, в рамках которой оценку состояния водного транспорта и внутренних водных путей сообщения дал нарком путей сообщения Ф.Э. Дзержинский. В своем докладе он отметил, что «элементы, составляющие наш водный транспорт, особенно речной... недостаточно ясны, недостаточно выявлены. Мы знаем, что статистика и отчетность в области речного транспорта хромает и отстает от всех видов транспорта, и элементов его учета мы до сих пор не имеем. Это обуславливается тем, что концентрация флота в одних руках, в руках государства не явилась результатом развития техники, или результатом развития потребностей самих перевозок, а возникла как результат экспроприации флота у собственников, как результат революции и чисто политических соображений, и поэтому та концентрация, которую мы видим на наших главных водных артериях, не вытекала из непосредственно производственных потребностей, а вытекала из потребностей политических».

И в этом громадная разница между речным транспортом и между железнодорожным. <...> На речном транспорте не было единого собственника даже на одной какой-либо артерии. <...> Эта распыленность, эта индивидуализация, эта замкнутость в себе самом речного транспорта, когда одно судно является одновременно и паровозом и вагоном и имеет совершенно свободный путь, по которому может выполнять свою работу без тех затрат и без того технического согласования, которые требуются на железнодорожном транспорте, существенно отличают его от железных дорог и увеличивают трудности его правильной организации. Кроме того, существенным фактором, отделившим введения на речном транспорте новых экономических начал, явился жесточайший неурожай, который парализовал развитие водных перевозок... поэтому в прошлую навигацию, которая была началом НЭПа во всех отраслях народного хозяйства, нам приходилось возить или чисто государственные, или ведомственные грузы, что не давало достаточных хозяйственно-экономических оснований для процветания или развития новой экономической политики»<sup>4</sup>.

Для Сибири налаживание ритмичной работы речного транспорта было особенно важно. Новая экономическая политика (нэп), сменившая в 1921–1928 гг. политику военного коммунизма, в Сибири способствовала восстановлению товарообмена между городом и деревней, что должно было привести к восстановлению разрушенной войной эконо-



Рис. 1. Пароход на Иртыше. г. Омск. 1920-е гг.  
(Госкаталог № 27957666)

<sup>3</sup> Из приказа Сибревкома... С. 123.

<sup>4</sup> Значение Государственного водного транспорта и его перспективы. М., 1923. С. 5.

мики как города, так и села. По рекам Западной Сибири вновь пошли суда, груженные товарами рыбной, хлебной, мясомолочной, деревообрабатывающей, горнодобывающей промышленности. В условиях стабилизации обстановки и укрепления советской власти вырос и пассажирский поток. Активно использовался речной транспорт в 1920-е гг. в культурном строительстве, в агитационной работе и в борьбе с неграмотностью.

С начала августа 1923 г., во исполнение положений принятого 10 марта 1923 г. декрета ВЦИК, СНК РСФСР от 10.04.1923 г. «О государственных промышленных предприятиях, действующих на началах коммерческого расчета (трестах)»<sup>5</sup>, начался переход государственных речных пароходств на полный хозрасчет. Изменения коснулись всей системы организации речного хозяйства. В апреле 1923 г. произошло разделение функций Госпароходств (организованы региональные Правления) и внутренних водных путей.

В ведении органов Управления внутренними водными путями оставались функции содержания, устройства, организации и улучшения судоходной обстановки на внутренних водных путях; подготовка правил плавания; гидрометрическое и гидрологическое дело; судоподъемные, водоспасательные и водолазные работы; организация связи и электротехника; пожарная охрана и сбор статистических данных.

На местах к навигации 1923 г. организовали семь Управлений внутренних водных путей: Волжское, Северо-Западное, Северное, Днепровское, Доно-Кубанское, Западно-Сибирское и Амурское.

В ноябре 1923 г., через год после заключения союзного договора и образования СССР, куда вошла РСФСР, вместо существовавшего НКПС РСФСР был образован единый общесоюзный Наркомат путей сообщения СССР. В структуре нового наркомата вновь выделили Центральное Управление внутреннего водного транспорта (ЦУРек) и Бюро правлений государственных речных пароходств.

В Положении о Народном комиссариате путей сообщения СССР, введенном в действие Постановлением ЦИК СССР от 12 ноября 1923 г., о Центральном Управлении внутреннего водного транспорта говорилось, что оно «регулирует внутреннюю эксплуатацию (так в тексте. – М. З.), ремонт и развитие внутренних водных путей сообщения, а равно речное и озерное судостроение, руководит в пределах действующих узаконений деятельностью государственных речных пароходств и осуществляет надзор за деятельностью торгового флота на внутренних водных путях»<sup>6</sup>. Задачей Бюро правлений государственных речных пароходств являлось «выявление запросов и нужд отдельных транспортных единиц, согласования их интересов и деятельности»<sup>7</sup>.

Организация работы речного ведомства отражала вводимые правительством страны нормы новой экономической политики. Так, в ведении Госпароходств, до 1924 г. подчиненных Центральному Управлению речного транспорта (ЦУРек) НКПС, находился коммерческий флот, а за местными Управлениями внутренних водных путей закреплялся контроль непосредственно за водными путями и техническим флотом<sup>8</sup>.

Положением о линейном Управлении на водных путях Западной Сибири от 29 февраля 1924 г., утвержденным Уполномоченным Народного комиссара путей сообщения и Председателем Правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства А.Н. Диановым, а также начальником Управления внутренних водных путей Сибири Г.И. Мешковым (ОНвод<sup>9</sup>), вводилось административное деление водных путей Сибири<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 10.04.1923 «О государственных промышленных предприятиях, действующих на началах коммерческого расчета (трестах)» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. URL: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 22.01.2022).

<sup>6</sup> Постановление ЦИК СССР от 12.11.1923 «Положение о Народном Комиссариате Путей Сообщения Союза Советских Социалистических Республик» [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс. URL: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru) (дата обращения: 22.01.2022).

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Советский транспорт: 1917–1927. М., 1927. С. 171.

<sup>9</sup> ОНвод – начальник округа водных путей сообщения.

<sup>10</sup> Положение о линейном Управлении на водных Путях Западной Сибири // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. Омск,

Так, все линии, находящиеся в ведении Управления внутренних водных путей Сибири, по своему протяжению делились на семь самостоятельных районов или плесов следующим образом:

- реки Иртыш и Обь – 5 плесов: Верхне-Иртышское (от Тополева Мыса до г. Павлодара), Средне-Иртышское (от г. Павлодара до устья р. Тобол), Нижне-Иртышское (рр. Тура, Тобол, Тавда, р. Иртыш от устья Тобола до слияния с Обью и р. Обь – от устья Иртыша до Обской губы), Верхне-Обское плёсо (р. Бия от начала до г. Камня и р. Чарыш от дер. Белоглазовой до устья), Обско-Томское плёсо (р. Обь от г. Камня до устья р. Иртыш и р. Томь);
- на р. Енисее – один плес: Енисейский (от дер. Означенной до острова Диксон);
- на Ангаре и Байкале – один плес: Ангаро-Байкальский (р. Ангара от истока до Братского порога и озеро Байкал).

В состав каждого плеса входила одна или несколько обстановочных дистанций:

- Верхне-Иртышский плес: I дистанция (Зайсанская) – от Тополева Мыса до г. Семипалатинска; II (Семипалатинская) – от г. Семипалатинска до ст. Павлодар;
- Средне-Иртышский плес: III (Омская) – от Павлодара до устья р. Тобол;
- Нижне-Иртышский плес: IV (Тюменская) – от г. Тюмени до устья р. Иртыш;
- Верхне-Иртышский плес: V (Барнаульская) – от г. Бийска до г. Камня и Чарыш от д. Белоглазовой до устья;
- Обско-Томский плес: VI (Ново-Николаевская) – от г. Камня до г. Томска; VII (Томская) – по р. Томь от г. Кузнецка до г. Томска; VIII (Нарымская) – от устья р. Томи до устья р. Иртыш;
- Енисейский плес: IX (Красноярская) – от д. Означенной до г. Красноярска; X (Енисейская) – от г. Красноярска до Индыгинских перекатов;
- Ангаро-Байкальский плес: XI (Ангаро-Байкальская) – р. Ангара от истока до Братского порога и оз. Байкал.

Кроме обстановочных дистанций, в состав плесов входили все притоки данных участков рек и все находящиеся в районах плесов затоны, пристани, зимовки и протоки.

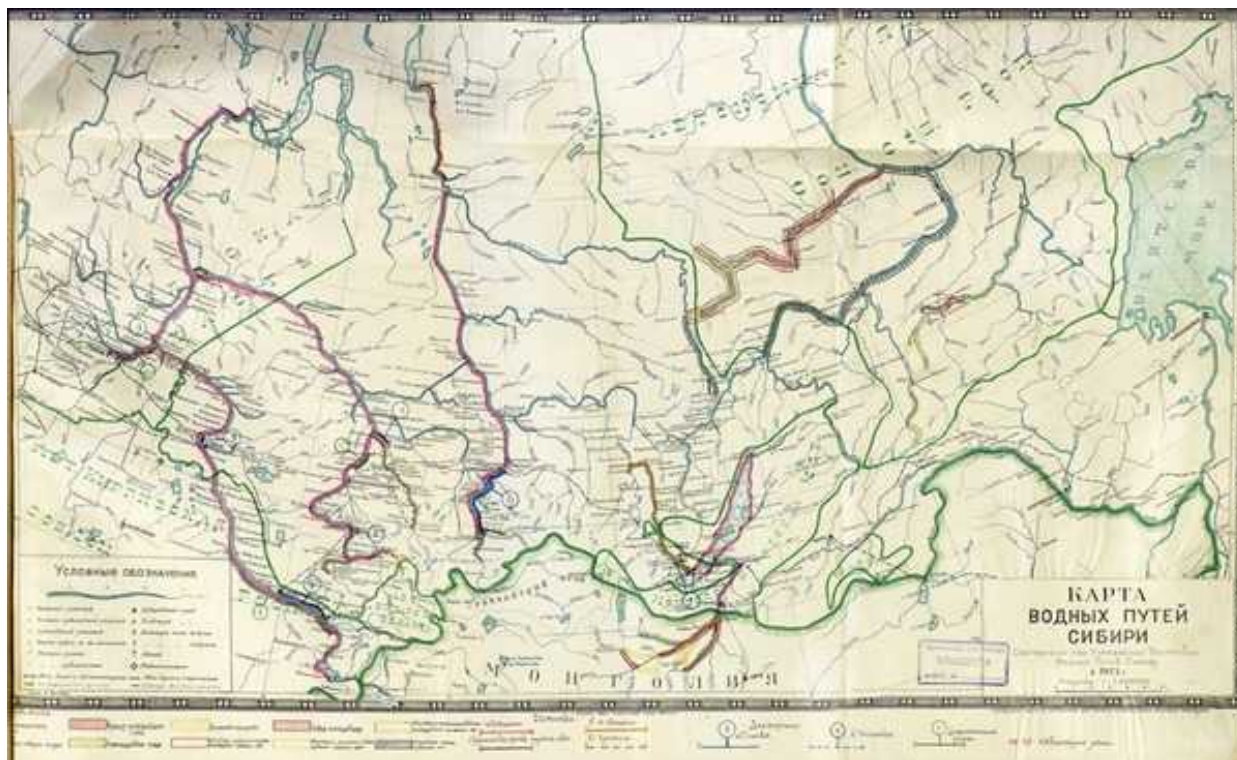


Рис. 2. Карта водных путей Сибири. 1925 г. (ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 4)

**Техсостояние флота (1923–1926 гг.).** Предстояло провести огромную работу по организации системы речных перевозок на новых социалистических основах, восстановлению речного флота, сильно пострадавшего во время Гражданской войны, и «в ближайшие 5–7 лет довести паровой и непаровой флот до провозоспособности 1913 года»<sup>11</sup>, так как значение дешевого, по сравнению с железнодорожным, речного транспорта в РСФСР с огромной протяженностью водных путей, по которым перебрасывалось значительное количество грузов, было велико. Однако техническое состояние речного флота на 1923 г. вызывало сильное беспокойство со стороны органов советской власти.

В своем докладе на конференции водников нарком Ф.Э. Дзержинский говорил о том, что уже к моменту национализации речной транспорт был в неудовлетворительном состоянии, «так как годы войны, а также несовершенные формы частновладельческого хозяйства отразились в сильной степени на его готовности и даже ценности. Европейская война, отвлекшая на себя почти все силы и средства страны, была первым этапом разрушения речного Транспорта»<sup>12</sup>.

Необходимость обслуживать военные нужды в период Первой мировой войны, отток рабочих рук из производства в действующую армию, удорожание расходных материалов привели к тому, что многие частные судовладельцы не проводили ремонтные работы, откладывая их на более удобное время. После февральской революции 1917 г. судовладельцы существенно сократили расходы на ремонт судов, на содержание речной инфраструктуры и водных путей, что привело к обветшанию дореволюционного речного хозяйства. Как отмечали специалисты, едва ли какая-либо другая отрасль народного хозяйства пострадала так, как водный транспорт.

Нарушение промышленно-хозяйственных связей в стране сказалось на пополнении флота речного транспорта новыми судами, так как производство их оказалось остановлено, и потому советское правительство пошло по пути восстановления и капитального ремонта оставшихся от прежних хозяев кораблей. На восстановление пошли даже те суда, что в годы Гражданской войны были затоплены и впоследствии подняты из воды, поставлены на консервацию или ожидали своей утилизации в связи с сильной изношенностью.

Если на всех внутренних водных путях России к началу 1913 г. было 4 884 паротеплохода и 22 511 непаровых судов, то на 1923 г. в РСФСР имелось 3 488 паротеплоходов и 6 364 непаровых судна, т.е. потери составили 29 % паровых и 72 % непаровых единиц<sup>13</sup>.

По степени технической пригодности весь имевшийся флот разбили на три категории. К первой относилось рабочее ядро, т.е. наиболее мощные суда с хорошим техническим состоянием, они на 1923 г. в среднем по всем водным округам составляли около 50 %. Остальные суда относились, в зависимости от техсостояния, к двум другим категориям – входили в резерв, требующий ремонта, или в нерабочую группу судов.

Большая часть судов рабочего ядра на 1923 г. не соответствовала техническим требованиям по возрасту, т.е. период эксплуатации пароходов превышал средний срок службы, установленный в 30 лет: например, в Сибирском флоте количество паротепловых судов, прослуживших более 25 лет, было около 50 %<sup>14</sup>.

В 1923 г. 18 % состава рабочего ядра всего республиканского флота требовали капитального ремонта. Здоровое ядро 1-й категории (малого ремонта) и 2-й (среднего ремонта) паротеплового флота составляло только 43 %, транспортного непарового флота – 47 %.

Паровой флот Сибирского округа состоял из 318 судов, из них к ремонту на 1923 г. назначено было 137, из которых малый ремонт требовался 74 судам, средний – 47, капитальный и восстановительный – 16. Непаровой флот Сибирского округа – всего 486 судов, из них к ремонту на 1923 г. назначено 207, из которых в малом ремонте нуждались 129 ед., в среднем – 62, в капитальном и восстановительном – 16<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Значение Государственного водного транспорта... С. 14.

<sup>12</sup> Там же. С. 20.

<sup>13</sup> Там же. С. 20–21.

<sup>14</sup> Там же. С. 22.

<sup>15</sup> Там же. С. 23.

На текущий и капитальный ремонт судов и новое строительство всеми речными Госпароходствами за четыре года (1923–1926) было потрачено более 117 млн руб., благодаря чему на начало 1927 г. их флот насчитывал уже 2 020 пароходов и 3 975 непаровых судов<sup>16</sup>.

Для выполнения плановых перевозок по рекам Западной Сибири в навигацию 1926 г. ходили 35 ед. товаро-пассажирского флота мощностью в 13 376 индикаторных сил, 33 буксирные единицы мощностью 13 760 инд. сил, 142 единицы непаровых судов грузоподъемностью в 131 257 т.<sup>17</sup>

**Техническое состояние внутренних водных путей** также было ненадлежащего уровня. С 1915 г. в связи с началом Первой мировой войны был прекращен отпуск средств на капитальный ремонт гидротехнических сооружений и технического флота.

**Знаки обстановки.** За 1915–1924 гг. оснащение водных путей предостерегательными знаками претерпело серьезные изменения как с точки зрения сокращения протяженности, так и по частоте размещения знаков обстановки и исправности их функционирования, что приводило к ухудшению аварийной ситуации. Самым трудным по всей стране оказался 1924 г., когда протяженность обстановки фарватера знаками составляла 78 % от довоенного уровня, и лишь 45 % от общего протяжения имели освещение, т.е. могли использоваться для обозначения фарватера и в ночное время<sup>18</sup>.

На 1922–1923 гг. по Западно-Сибирскому управлению внутренних водных путей для обстановки фарватера имелось 8 448 знаков, из них лишь 4 043 освещались ночью<sup>19</sup>.

С 1925 г. увеличились ассигнования на восстановление и увеличение протяженности знаков обстановки, и уже в навигацию 1926 г. она на 6 % превышала довоенный уровень. Стали применяться специальные проблесковые береговые фонари системы Далена и плавучие бакены, а также ночные сигнальные вывески глубин (табл. 1).

**Таблица 1**

Сравнительные данные о состоянии обстановки фарватера на плесах р. Иртыш на 01.06.1925 г. и 01.10.1926 г.

Плеса	Протяжение в км (1925/1926)		Кол-во обставленных мест (1925/1926)		Кол-во знаков (1925/1926)				Проблесковых фонарей
	освещ.	не освещ.	всего	из них действ. постов	береговых		речных		
					освещ.	не освещ.	освещ.	не освещ.	
Тополев Мыс – Семипалатинск	133/759	571/0	194/786	25/66	2/4	304/353	42/230	146/2	8
Семипалатинск – Павлодар	0/475	474/0	73/835	46/96	0/29	89/155	0/417	222/4	0
Павлодар – Омск	0/591	553/0	116/400	43/86	0/57	192/138	0/196	119/8	0
Омск – у. р. Тобол	0/1199	1119/0	133/392	3/95	0/71	186/143	0/164	16/10	0
Тобольск – у. р. Иртыш	0/665	0/0	0/166	0/68	0/66	0/0	0/89	0/0	0
На 1 июня 1925 г. обстановка не открыта									

Составлено по: Сведения о состоянии обстановки фарватера на плесах рек Сибири на 1 июня 1925 г. // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новосибирск], 1925. № 13 (48) (17 июля). С. 6; ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 20 об. – 21.

<sup>16</sup> Советский транспорт... С. 181.

<sup>17</sup> Резолюции по докладам Правления и Отделов его на 3-м производственном Советании Агентов Госпароходства // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новосибирск], 1926. № 4 (65) (2 апр.). С. 24.

<sup>18</sup> Советский транспорт... С. 172.

<sup>19</sup> Речной транспорт в 1922–23 году. М., 1924. С. 7.

**Землечерпательные (дноуглубительные) и дноочистительные работы.** Нуждались в дополнительном финансировании и работы по расчистке русел судоходных и условно судоходных рек, землечерпательные и очистительные операции, производимые до революции частными судоходными компаниями. На сибирских реках, где в военные годы не проводилась расчистка русел, существенно снизились глубины, что затрудняло судоходство. Разрушенным оказался и технический флот, осуществлявший землечерпательные и карчеуборочные мероприятия.

Лишь в 1923 г. работы по расчистке фарватеров основных судоходных рек возобновились, землечерпательный флот пополнился вышедшими из ремонта судами – пароходами, шаландами; вернули в строй дноуглубительные снаряды и карчеподъемники. Уже к 1926 г. производительность его составляла 63 % по отношению к довоенному уровню, что позволило поддерживать высокий уровень транзитных глубин на большинстве российских рек<sup>20</sup>. В целях очистки фарватера проводились работы по подъему затонувших судов. С 1917 г. до конца навигации 1923 г. по всем рекам страны речники извлекли 1 407 судов<sup>21</sup>.

Производственной программой по Западно-Сибирскому управлению внутренних водных путей на навигацию 1923 г. были назначены к поддержанию минимальные транзитные глубины на водных путях от 5 до 9 футов в зависимости от плеса. Для выполнения дноуглубительных работ к концу навигации 1923 г. Управлению были выданы плавучие средства, в числе которых было 15 землечерпательных снарядов, 65 паровых судов, 102 непаровых судна<sup>22</sup>. Среди основных дноуглубительных снарядов на реках Западной Сибири использовались национализированные у частных владельцев землечерпательницы: «Сибирская 4» (с обыкновенными лотками), «Сибирская 5, 6» (с подвесными лотками), «Сибирская 1, 2, 3, 7, 8, 9» (с обыкновенными лотками и рефулерной помпой)<sup>23</sup>, а также землеотвозные шаланды, 2 экскаватора английских. К 1926 г. на реках Сибири дополнительно имелось еще 6 землечерпательниц «Сибирская 10–15».

Однако техническое обслуживание водных путей из-за недостаточности финансирования в первой половине 1920-х гг. заключалось, как правило, в дноуглубительных работах (расчистке) и в поддержании технического состояния имеющихся затонов в верхних и средних плесах рек с наиболее интенсивным судоходством, нижние плесы оставались в своем естественном состоянии.

На реках Сибири к расчистке транзитных глубин приступили в навигацию 1925 г.<sup>24</sup> Например, летом 1925 г. в ходе плановых землечерпательных работ силами Верхне-Иртышского технического участка Сибводпути землечерпательница «Сибирская 4», пароходы № 106, 115, 146 и катер № 7 расчистили перекаты Бобровский, Верхний Водопой, Поворотный, Кругленький и Слободский. Снаряд «Сибирская 7», пароходы № 145, 190, «Советская Россия» и катер № 9 на Средне-Иртышском техническом участке расчищали Орловский слив и подходы к Омским пристаням и Омский затон<sup>25</sup>. В навигацию 1926 г.



Рис. 3. Землечерпательница «Сибирская-11». Испытания на р. Туре. 1913 г. (Госкаталог № 28588277)

<sup>20</sup> Советский транспорт: 1917–1927... С. 173–174.

<sup>21</sup> Речной транспорт... С. 8.

<sup>22</sup> Там же. С. 5.

<sup>23</sup> Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. СПб., 1910. Вып. 22, ч. 3. С. 22–24.

<sup>24</sup> По рекам Сибири. Новосибирск, 1926. С. 137.

<sup>25</sup> Сведения о землечерпательных работах... С. 5.

перед Управлением Сибводпути стояла задача продолжить работы по землечерпанию на плесах Семипалатинск – Омск (перекаты Глаховский, Воскресенский, Тенте-Су, Алтыбаевский, Корюковский и др.), представляющих опасность для рейсирующих там судов, принять все возможные по техническим условиям меры к улучшению судового хода на перекатах Семь братьев и Дедушкина шивера<sup>26</sup>.

В тот же период проводились и дноочистительные работы, а именно – уборка камней и карчей при помощи снарядов и ручным способом, для чего был задействован весь небольшой дноочистительный флот Западной Сибири, состоящий из четырех снарядов: камнеподъемницы, двух кранов, карчеподъемницы. Ввиду недостаточности этого флота для всех рек Западной Сибири достичь каких-либо значительных результатов было невозможно, и потому снаряды использовались лишь на участках, наиболее важных для судоходства. На Иртыше, например, карчеподъемные работы велись на самом оживленном плесе Семипалатинск – Павлодар. Камнеподъемные работы при помощи снарядов велись на Иртыше в плесе Усть-Каменогорск – Павлодар, где из-за каменистого речного русла при разработке судоходных каналов в шиверах образовывалось много наносных камней. Также уборка камней на Иртыше велась и без использования специальных снарядов<sup>27</sup>.

**Деятельность судоходного надзора.** В марте 1923 г. восстановили упраздненный после национализации флота Судоходный надзор (Судонадзор), заменивший действовавшую до 1917 г. Инспекцию судоходства на внутренних водных путях. До 1922 г. его функции распределялись между несколькими министерствами и ведомствами. На реках Западной Сибири функции судоходного надзора в указанный период выполнял Инспекторско-судоходный отдел СибОПС.

В 1923 г. в г. Омске при Управлении внутренних водных путей учредили отдел судоходного надзора, куда входили пять бассейновых инспекций, в том числе Судоходная инспекция Обь-Иртышского бассейна. Основными задачами Судонадзора были: а) контроль за использованием судоходных и сплавных рек, пристаней и бечёвников<sup>28</sup>; б) наблюдение за порядком и безопасностью судоходства и сплава, контроль за исполнением документов, регламентирующих судоходство; в) выполнение мероприятий по организации безопасного движения по внутренним водным путям; г) непосредственное осуществление контрольных мероприятий на пристанях; д) расследование аварий и прочих правонарушений на внутренних водоемах; е) организация зимовки судов в затонах; ж) обеспечение пожарной безопасности на пристанях и водных путях<sup>29</sup>.

По общей протяженности судоходных и сплавных водных путей на 1925–1926 гг. в ведении Западно-Сибирского Управления внутренних водных путей находилось 57 178 км речных водных путей и оз. Байкал (площадью 30 468 км и длиной судового хода 1 310 км), в их числе судоходных рек – 28 687 км, сплавных – 28 491 км. Из судоходных рек фактически эксплуатировались лишь 21 800 км и озеро Байкал. «Точное протяжение эксплуатировавшихся (так в тексте. – М. З.) сплавных путей неизвестно; по приблизительным данным оно не превышает 47 % всей пригодной для сплава речной сети. Технически обслуживалось 12 546 км судоходных рек (58 % от эксплуатировавшейся судоходством сети и 44 % от всего протяжения судоходных рек) и озеро Байкал»<sup>30</sup>, – отмечалось в «Годовом отчете о деятельности судоходного надзора Сибводпути за 1925–1926 гг.».

Наиболее важными для Западной Сибири водными путями являлись рр. Иртыш, Обь, Енисей, их основные притоки рр. Тура, Тобол, Томь, а также р. Ангара, оз. Байкал и

<sup>26</sup> Резолюции по докладом Правления... С. 26.

<sup>27</sup> Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 20.

<sup>28</sup> Бечёвник – отмель вдоль подошвы высокого речного берега, затопляемая во время половодья и обнажающаяся при низком уровне воды в реке; узкая (около 20 м) полоса вдоль внутренних водных путей сообщения вне черты городских поселений с ограниченными в интересах судоходства и сплава древесины возможностями по использованию.

<sup>29</sup> Речной транспорт... С. 9–10.

<sup>30</sup> ГАО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 179. Л. 5 об.

р. Селенга. Судоходство осуществлялось и по другим менее значительным притокам указанных рек, однако движение там имело случайный характер<sup>31</sup>.

**Иртышский район Судонадзора.** В бассейне р. Иртыш в указанный период общая протяженность водных путей составляла 23 471 км, из них судоходных – 5 933 км, условно судоходных, доступных для эксплуатации судов в большую воду – 4 833 км, сплавных – 9 528 км и непригодных для сплава – 3 177 км. Основной водоток бассейна р. Иртыш, делившийся на Черный Иртыш (общей протяженностью 152 км), оз. Нор-Зайсан (91 км) и Белый Иртыш (3 608 км), был полностью судоходен<sup>32</sup>.

Как сообщалось в «Общем обзоре Сибирских рек и их судоходных условий за 1926–1927 гг. – 1930–1931 гг.»<sup>33</sup>, составленном специалистами Западно-Сибирского речного пароходства, Черный Иртыш, берущий начало в Монголии, вступал в пределы России недалеко от устья своего правого притока р. Алкабек и условно делился на две части – верхнюю и нижнюю (в пределах РСФСР) – протяжением более 138 км. Российская часть была доступна для судоходства пароходам с осадкой от 4 до 6 четвертей с мая по июль, в остальной период навигации она оказывалась несудоходна. Учитывая очень короткий период навигации и отсутствие каких-либо населенных пунктов на данном участке реки, за исключением киргизских кочевий и небольшого пос. Буран при впадении в Черный Иртыш р. Кальджир, основанного в 1913 г. и к 1925 г. практически ненаселенного, потребности в паромном сообщении по русской части р. Черный Иртыш в первой пол. 1920-х гг. не было, так как отсутствовали как грузы, так и пассажиры<sup>34</sup>.

Русло Черного Иртыша на российской территории прорезало оз. Зайсан. Несмотря на то, что озеро достигало 30 км в ширину, судовой ход по нему был узким<sup>35</sup>. Из Зайсана река выходила как Белый Иртыш, имевший в верхнем своем течении характер спокойной степной реки, с малым падением и скоростями, с довольно устойчивым ложем с постоянными глубинами. Как отмечали специалисты во второй половине 1920-х гг., «каких-либо работ для своего улучшения указанный участок не требует и нуждается исключительно в достаточной и исправной обстановке фарватера»<sup>36</sup>.

На данном плесе по судоходной линии Тополев Мыс – Семипалатинск протяженностью 759 км на 1925–1926 гг. для причала судов действовали пристани Тополев Мыс на оз. Зайсан недалеко от места впадения в него Черного Иртыша, и при выходе из озера – Каракас (81 км от Тополева Мыса), затем следовали пристани Буконь (93 км), Баты (89 км), Мало-Красноярская (72 км)<sup>37</sup>.

От пристани Мало-Красноярской Белый Иртыш, вступая в область западных отрогов Алтайского хребта, переходил в реку с горным характером с большой скоростью водотока и имел ряд мест, затрудняющих судоходство (пороги, каменистые гряды шивер). С дореволюционных пор на этом участке действовали товаро-пассажирские пристани Гусиная (66 км от Мало-Красноярска), г. Усть-Каменогорск (118 км), Предгорная (54 км), Убинск (64 км), Шульба (44 км), г. Семипалатинск (78 км).

От Семипалатинска начиналась линия Семипалатинск – Тара общей протяженностью 1 472 км, первой пристанью линии была Долонь (102 км), затем следовали Известка (51 км), Семиарск (52 км).

Как отмечали специалисты, этот участок, особенно в верхней части между Мало-Красноярской и г. Усть-Каменогорском, «в своем естественном состоянии крайне опасен для

<sup>31</sup> ГАНО. Ф. Р-1721. Оп. 1. Д. 120. Л. 1.

<sup>32</sup> Там же. Д. 178. Л. 2.

<sup>33</sup> Там же. Д. 120. Л. 1.

<sup>34</sup> Мешков Г.И. О судоходстве по р. Черному Иртышу // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новониколаевск], 1925. № 2 (37) (3 февр.). С. 11.

<sup>35</sup> По рекам Сибири... С. 115.

<sup>36</sup> ГАНО. Ф. Р-1721. Оп. 1. Д. 120. Л. 1.

<sup>37</sup> Тарифы и расписания движения товаро-пассажирских пароходов в навигацию... года по рекам Западной Сибири (впредь до изменения): В навигацию 1926 г. [Новосибирск], 1926. С. III.

судоходства: река, будучи сжата скалистыми берегами, переходит в быстрый бурный поток с извилистым узким фарватером, с массой выступающих береговых утесов и отдельных камней, наиболее опасными из которых нужно считать перекааты: “Тавалжанский камень”, “Черная сопка”, “Черемшанский” и “Н.-Черемшанский”; эти перекааты требуют расчистки безопасного судового хода путем взрывных камне-уборных работ»<sup>38</sup>.

Нижняя часть описанного участка, начинавшаяся от г. Усть-Каменогорска, была спокойней, но и там имелось много каменистых и галечных перекаатов, Иртыш имел быстрое течение и отличался трудными судовыми ходами и малыми глубинами. В своем естественном состоянии эта часть реки считалась для судоходства практически непригодной. Для обустройства фарватера здесь были произведены крупные взрывные работы и разработано несколько каналов в русле Иртыша. Поддерживать транзитные глубины «между Усть-Каменогорском и Семипалатинском в 5 четвертей и между Семипалатинском и Семиярском в 6 четвертей»<sup>39</sup> было возможно только при проведении ежегодных камнеуборочных и землечерпательных работ. «Весь этот участок, вследствие выноса со льдом во время весеннего ледохода отдельных камней на фарватер, слабой устойчивости судовых ходов и узкости разработанных в каменистых местах каналов, требует особенно внимательного технического обслуживания, состоящего из камне-уборных и землечерпательных работ... а также некоторых выправительных работ»<sup>40</sup>.

Ниже станицы Семиярской характер Иртыша менялся – он вновь переходил в степную реку, приобретал спокойный характер, однако отличался непостоянным руслом, широкой поймой, массой проток, островов и староречий. В плесе от Семиярска до Омска опасность судоходству создавали легко перемыаемые песчано-илистые перекааты с предельно малыми глубинами в меженной период.

В данном плесе действовали товаро-пассажирские пристани: Подпуск (80 км от Семиярска), Лебяжья (28 км), Чеган (32 км), г. Ермак (93 км), г. Павлодар (39 км), Черноярка (51 км), Чернорецк (47 км), Качиры (85 км), Иртышск (91 км), Железянка (39 км), Урлютюп (48 км), Татарка (28 км), Черлак (39 км), Соляное (30 км), Ачаир (63 км), г. Омск (64 км).

Для улучшения судоходных условий этого участка поддержание необходимых глубин было возможно только при постоянном транзитном землечерпании и регулярном проведении «выправительных плетневых работ легкого типа»<sup>41</sup>, т.е. сооружении на небольшой глубине плетневых заграждений для изменения направления потока (или его части) таким образом, чтобы увеличенные вследствие изменения скорости вызывали размыв ложа в желательном направлении. Как правило, в меженную воду на данном участке выступало до 40 перекаатов с глубинами менее установленных транзитных для участка Семиярск – Павлодар в 6 четвертей, Павлодар – Омск в 7 четвертей. Кроме того, на данном участке скапливались наносимые с верховьев Иртыша карчи, что требовало регулярного проведения карчеуборочных мероприятий. Затруднения для судоходства на данном участке вызывал и недостаток освещенных знаков обстановки.

Ниже г. Омска, от села Чернолуцкого до своего устья, Иртыш протекал по равнине, покрытой крупными лесными массивами, имел спокойное течение с постоянно увеличивающимися глубинами, которые, за исключением некоторых перекаатов в плесе Омск – Чернолучье, редко снижались ниже 9 четвертей, опасность здесь представляли перекааты Захламинский, Харинские и Николаевские, где в меженную воду глубины снижались до 7 четвертей. На данном судоходном участке в целях улучшения судоходного состояния необходима была ежегодная расчистка указанных перекаатов путем землечерпания, регулярно проводилась уборка карчей<sup>42</sup>.

По линии Омск – Тобольск протяженностью 1 209 км находились пристани: Чернолучье (55 км от Омска), Красноярка (14 км), Крупянка (51 км), Черноозерье (30 км), Боровянка

<sup>38</sup> ГАНО. Ф. Р-1721. Оп. 1. Д. 120. Л. 1.

<sup>39</sup> Там же. Л. 1 об.

<sup>40</sup> Там же.

<sup>41</sup> Там же.

<sup>42</sup> Там же. Л. 1 об. – 2.

(18 км), Тунгуслы (32 км), Карташево (31 км), с. Большерецкое (7 км), Такмыцкое (28 км), Танатово (36 км), Евгашино (12 км), Ново-Логоиново (32 км), Айткулово (31 км), Екатерининское (20 км), Тара (13 км), с. Бутаково (41 км), Знаменское (36 км), Аргаис (39 км), Уст-Шиш (30 км), Иванов-Мыс (35 км), Доронино (48 км), Журавлево (15 км), Байбы (12 км), Усть-Туй (8 км), Тевриз (16 км), Кузнецово (22 км), с. Петрово-Нагорное (20 км), с. Утьминское (31 км), Кайсы (19 км), Касмаковы юрты (15 км), Утускун (24 км), Усть-Ишим (11 км), с. Паново (47 км), Юрты Тебендинское (14 км), с. Загваздино (32 км), Карагай (50 км), Ренчики (58 км), Супринская (24 км), Экстезерье (32 км), с. Абалак (91 км), г. Тобольск (31 км). От Тобольска к устью Иртыша (с. Самарово) шла пароходная линия Тобольск – Обдорск общей протяженностью по Иртышу и Оби 1 541 км, включавшая 28 пристаней.

**Главные пристани Иртышского района.** Как сообщалось в «Годовом отчете о деятельности судоходного надзора управления внутренних водных путей Западной Сибири за 1925 год», «благоустроенных набережных и пристаней на Сибирских реках вообще не существует»<sup>43</sup>. Остановка судов зачастую производилась прямо к берегу в тех местах, где это оказывалось более удобным. Дебаркадеры или заменяющие их причальные баржи имелись лишь в наиболее крупных населенных пунктах и пристанских участках с наиболее оживленным пассажиропотоком.

Так, в Иртышском районе Судонадзора из-за каменистого и довольно устойчивого ложа реки подход к пристаням в целом был «везде удовлетворителен, несколько стеснен лишь у г. Тюмени на р. Туре стоящими там в большом количестве резервными и бездействующими судами». При осмотре ревизорами Западно-Сибирского Судонадзора бечевников отмечено, что в Иртышском районе «...новых построек, препятствующих судоходству, не наблюдается, лишь обнаружено, что бечевник в районе г. Омска, особенно в затоне “Загородная Роцца”, сильно портился отчасти из-за отсутствия, отчасти из-за неисправности труб и лотков у водосточных городских канав, вследствие чего получается засорение реки и образование побочней, уменьшающих полезную водную площадь, имеющую огромное значение для затона. Об устранении этих вредных явлений Суднадзор вошел с ходатайством в Отдел Местного хозяйства Омгубисполкома, но, к сожалению, за неимением денежных средств у него этот дефект не устранен до сего времени»<sup>44</sup>.

В районе больших городов имелись оборудованные пристанские участки, где для удобства причала пароходов, посадки пассажиров и грузовых операций были поставлены дебаркадеры. Например, у г. Омска находилось восемь пристаней, для пассажиров – четыре дебаркадера. На товаро-пассажирских пристанях № 1 и № 2 в устье р. Оми находились хорошо оборудованные большие каменные и деревянные пакгаузы. «Мостовая вымощена камнем и по бечевнику, вдоль пристаней устроены деревянные тротуары. Затем имеются и жилые помещения, конторы, караулки и материальные склады Водопути и Госпара, а также и барак для временного пребывания пассажиров»<sup>45</sup>. На товарных пристанях № 3, 4, 5, 6, 7, 8, расположенных на Иртыше, имелись деревянные пакгаузы и жилые помещения для служащих. Как сообщалось в отчете, в г. Омске, помимо пристаней Госпароходства, принимали грузы пристани Убекосибири<sup>46</sup>, Отдела местного хозяйства для частных перевозок, а также лесные. Для удобства перевалок на железную дорогу была оборудована пристань № 7 с железнодорожной веткой на левом берегу Иртыша возле станции железной дороги Куломзино в 4 км от Омска. В 1925 г. Госпароходство построило специальное маслохранилище-холодильник.

На пристани у г. Тары на левом берегу Иртыша размещались «дебаркадер Госпароходства, пакгаузы и вновь выстроенное маслохранилище-холодильник. Железнодорожных путей нет. Набережная не благоустроенная»<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 17 об.

<sup>44</sup> Там же. Л. 17 об. – 18.

<sup>45</sup> Там же. Л. 18.

<sup>46</sup> Убекосибирь – Управление по обеспечению безопасности кораблевождения в Карском море и в устье сибирских рек.

<sup>47</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 18.

У следующего крупного города на Иртыше – **Тюмени** располагались семь пристанских участков, «на коих расположены 55 складов и пакгаузов, емкостью более чем на 2 миллиона пудов, из них половина остается свободными»<sup>48</sup>, отмечалось в годовом отчете за 1925 г. Большинство имевшихся складов деревянные, к 1925 г. многие из них обветшали и нуждались в капитальном ремонте, так же как и деревянные мостовые и площадки возле них, что, помимо неудобства эксплуатации, также представляло угрозу в противопожарном отношении, так как возле складов проходила пристанская железнодорожная ветка. Имелся там элеватор на 150 тыс. пудов зерна. В «верхней части города выше моста»<sup>49</sup> и на несколько километров вдоль берега тянулись лесные пристани. Подход судов ко всем пристаням был удобный, «но затруднителен для поворотов больших судов, т.к. р. Тура у Тюмени имеет в межень ширину не более 80 с[ажений], а у противоположного берега стоит масса резервных судов»<sup>50</sup>. Для посадки пассажиров был установлен дебаркадер, а для временного пребывания их «приспособлен один из резервных пароходов»<sup>51</sup>.

У **г. Тобольска** имелось четыре пристанских участка, из них два принадлежали Госпароходству и по одному Облгосрыбпрому и Северосоюзу<sup>52</sup>. Илистый берег Иртыша с большими отмелями в пределах Тобольска ежегодно в период весеннего половодья затапливало, что приводило к необходимости обновлять прочные широкие мостки до 100 см длиной и обустроить пакгаузы на сваях.

В **г. Павлодаре** грузовые пристани располагались на правом берегу староречья Иртыша – протоки Усолка, а пристани общего пользования и лесные находились на правом берегу самого Иртыша. К пристаням подходила железнодорожная ветка, примыкающая к Транссибу, так же как и к пристаням у небольшого **г. Ермака**<sup>53</sup> на левом берегу р. Иртыш, куда поступал уголь от находившихся в 110 км от города Экибастузских каменноугольных копей<sup>54</sup>.

В следующем вверх по течению Иртыша крупном **г. Семипалатинске** имелись грузовые пристанские участки Западно-Сибирского госпароходства и пристани для общего пользования. Большинство из них размещались вблизи города на правом берегу Иртыша. Для причала пассажирских пароходов стояли два дебаркадера, в качестве «зала ожидания» использовался деревянный барак. «Песчаная коса от ухвостья острова против пристаней препятствует отвалу пароходов от дебаркадеров, вследствие чего оборот невозможен и пароходы отходят задним ходом, что особенно опасно при навалных ветрах»<sup>55</sup>, – отмечали речники. В заречной слободе Аялаш<sup>56</sup> на левом берегу Иртыша находились пристани «исключительно для склада шерсти, где производится промывка таковой»<sup>57</sup>. Пристанские участки для причала плотов и складирования лесосплавных материалов находились в верхней части города, а также «ниже пассажирских пристаней у лесопилки»<sup>58</sup>.

В местах необорудованных пристаней, находящихся в своем естественном состоянии, в июне 1925 г. Сибгоспароходством было указано обустроить причальные столбы (мертвяки), чтобы «пароходы при совершении привало-отвальных операций не тратили лишнего времени и не увеличивали своих простоев», и для этого «на всех пристанях, где установлена расписанием остановка пароходов, обязательно вырыть мертвяки и по возможности нанять стожерей, для своевременного и аккуратного приема чалок»<sup>59</sup>.

<sup>48</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 18–18 об.

<sup>49</sup> Там же. Л. 18 об.

<sup>50</sup> Там же.

<sup>51</sup> Там же.

<sup>52</sup> Северосоюз – Обь-Иртышский союз кооперативов (существовал в 1917–1931 гг.).

<sup>53</sup> Ныне г. Аксу, Восточно-Казахстанская обл., Казахстан.

<sup>54</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 18 об.

<sup>55</sup> Там же. Л. 19.

<sup>56</sup> Слобода Аялаш – совр. Алаш.

<sup>57</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 178. Л. 19.

<sup>58</sup> Там же.

<sup>59</sup> Об устройстве причальных столбов // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новониколаевск], 1925. № 11 (46) (3 июля). С. 4.

**Товаро-пассажирское движение Западно-Сибирского госпароходства.** Перевозку пассажиров на междугородних линиях в Иртышском районе в навигацию 1924–1926 гг. осуществляло Западно-Сибирское госпароходство, обслуживавшее более десятка магистральных пассажирских, багажных, грузовых линий, а также транзитные и местные линии, из них магистральных товаро-пассажирских – 11. В начале 1926 г. отделом движения Управления Сибводпути было принято решение: «В связи с хозяйственным ростом Сибири, вызывающим увеличение грузоперевозок и пассажирского передвижения, на некоторых плесах число пассажирских пароходов увеличить, а именно:

На плесе Тополев-Мыс – Семипалатинск к двум пассажирским пароходам добавить третий и один поставить специально товарным. На плесе Семипалатинск – Тара к четырем пароходам добавить пятый.

На плесе Бийск – Томск к шести пароходам добавить седьмой.

На остальных плесах движение оставить без изменения. <...>

К устранению отмеченного в 1925 году нарушения расписания ныне надлежит принять следующие меры: в Агентствах грузовые работы ввести в ночное время, а на попутных пристанях с значительным грузооборотом устроить мостки, дрова для пожара пароходов с места, зимней выкладки таковых подвозить к приплеску. Промежуточные пристани, не имеющие штата, оборудовать причальными столбами и заусловить прием чалок, для каковой цели привлечь местных крестьян, выплачивая таковым вознаграждение кассой парохода в установленном размере. <...>

В настоящую навигацию ввести движение судов по графику. Графики заблаговременно вычерчиваются Отделом Движения Правления и высылаются на места.

Места должны наблюдать за выполнением намеченным по графику движением, не допуская от него отклонений.

График даст возможно наглядно судить о движении судов и ходе перевозок.

При замеченном отклонении в выполнении графика Агентство должно произвести всестороннее расследование причин невыполнения графика и представить в Правление объяснение, почему движение по графику выполнено быть не может»<sup>60</sup>.

В итоге в навигацию 1926 г. в плесе Тополев Мыс – Семипалатинск работали четыре парохода: «Алтай» (бывший «Петроград», командир М.З. Токарев (1924–1926)), «Лобков» («Прохор Андреев», командиры П.Я. Макеров (1924), И.А. Бобров (1926)), «Тюмень» («Петр Березницкий», командиры И.А. Бобров (1924), П.Я. Макеров (1926)) и «Роза Люксембург» («Филициата Корнилова», командиры И.П. Сни[/e]гирев (1924–1925), Н.Д. Багаев (1926)), совершавшие рейсы три раза в неделю в обоих направлениях. От Семипалатинска до Мало-Красноярска и дополнительно до Усть-Каменогорска ходили еще два парохода. «Означенных пароходов в этой линии недостаточно ввиду сильного развития горной промышленности в Риддере, близ Усть-Каменогорска, т.к. пароходы шли переполненные пассажирами, а груз весь не забирался и оставался каждый раз до следующего парохода. Необходимо ввести в эту линию п/х «П. Шлеев», отремонтировав его котел. Количество пассажиров увеличилось по сравнению с 1925 г. на 3,4 %, багажа на 30 % и груза на 50 %»<sup>61</sup>, – отмечалось в информационной записке Судонадзора в 1926 г.

В плесе Семипалатинск – Омск – Тара в навигацию 1925–1926 гг. ходили пять пароходов: «5-й Октябрь» («Витязь», командир М.Ф. Ярунов (1924, 1926)), «8-е Февраля» («Нор-Зайсан», командир М.Ф. Жолобов (1924–1926)), «Ленинград» («Петроград», командир М.В. Мошкин (1926)), «III-й Интернационал» («Прокопий Плещеев», командиры А.Н. Зырянов (1925), И.П. Сни[/e]гирев (1926)), «Воткинский завод» (командиры К.Т. Нечаев (1924), К.Н. Титов (1926)). Последние три – большие пароходы глубокой осадки – при наступлении в конце августа мелководья рейсировали только между г. Павлодаром и г. Тарой. Рейсы совершались регулярно 3 раза в неделю. «По сравнению с прошлым 1925 г. движение увели-

<sup>60</sup> Резолюции по докладом Правления и Отделов его... С. 24–25.

<sup>61</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 234. Л. 64 об.

чилося на одно отправление благодаря введению в эту линию п/х “III-й Интернационал”»<sup>62</sup>. В плесе Омск – Тобольск с интервалом в 10–12 суток курсировал пароход «Карл Маркс» («Андрей Первозванный», командир А.А. Ильин (1926))<sup>63</sup>.

**Выводы.** Таким образом, на примере Иртышского судоходного района прослежена стабилизация ситуации с грузопассажирскими перевозками и нормализация технического состояния внутренних водных путей Западной Сибири в период формирования государственных органов управления речным транспортом Сибири в первой половине 1920-х гг. Как свидетельствуют анализируемые в статье данные архивных и печатных источников исследуемого периода, Государственному Западно-Сибирскому речному пароходству в весьма короткие сроки удалось ввести в строй необходимое для удовлетворения товаро-пассажирского спроса число речных судов, национализированных советской властью, восстановить основные речные транспортные линии. Управление внутренних водных путей Сибири сумело организовать работы по приведению технического состояния русел судоходных и условно-судоходных рек Обь-Иртышской системы, речной инфраструктуры и гидротехнических сооружений к довоенному уровню. Особую роль в советской системе организации внутренних водных путей стали играть региональные органы судоходного надзора, решавшие задачи по наведению порядка и безопасности движения и сплава в подконтрольных речных бассейнах.

### *Литература*

Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. 1924. № 7 (4 марта); 1925. № 11 (46) (3 июля), № 13 (48) (17 июля); 1926. № 4 (65) (2 апр.).

Значение Государственного водного транспорта и его перспективы / Народный комиссариат путей сообщения. М.: [Ред.-изд. отд. НКПС], 1923. 40 с.

Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. СПб.: Упр. внутренних водных путей и шоссейных дорог, 1910. Вып. 22: Землечерпательные работы Министерства путей сообщения на внутренних водных путях Российской империи в 1906–1908 гг. Ч. 3. Таблицы. VIII. 82 с.

Мешков Г.И. О судоходстве по р. Черному Иртышу // Бюллетень правления Западно-Сибирского государственного речного пароходства и Управления внутренних водных путей Сибири. [Новониколаевск], 1925. № 2 (37) (3 февр.). 12 с.

По рекам Сибири: Очерки хозяйства и транспортной связи в районе деятельности Сибгоспароходства / под общ. наблюдением проф. Н.Я. Новомбергского и М.П. Горлова. Новосибирск: Зап.-Сиб. гос. речное пароходство, 1926. 206 с.

Речной транспорт в 1922–23 году / НКПС. Центр. упр. речного транспорта. М.: [б.и.], 1924. 71 с.

Сибирский революционный комитет (Сибревком). Август 1919 – декабрь 1925: сб. док-тов и мат-лов / предисл. Н.С. Рукина. Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1959. 658 с.

Советский транспорт: 1917–1927 / Нар. ком. пут. сообщ.; общ. ред.: И.Н. Кирсанов, М.В. Земблинов, С.А. Панафидин, В.И. Рудковский. М.: Нар. ком. пут. сообщ., 1927. 243 с.

Тарифы и расписания движения товаро-пассажирских пароходов в навигацию... года по рекам Западной Сибири (впредь до изменения): В навигацию 1926 г. / НКПС. Западно-Сибирское государственное речное пароходство. [Новосибирск]: Сибгоспароходство, 1926. 263 с.

<sup>62</sup> ГАНО. Ф. Р-244. Оп. 1. Д. 234. Л. 64 об.

<sup>63</sup> Там же.

### References

(1924–1926). *Byulleten' pravleniya Zapadno-Sibirskogo gosudarstvennogo rechnogo parokhodstva i Upravleniya vnutrennikh vodnykh putey Sibiri* [Bulletin of the Board of the West Siberian State River Shipping Company and the Department of Inland Waterways of Siberia]. 1924. No. 7 (March 4); 1925. No. 11 (46) (July 3), No. 13 (48) (July 17); 1926. No. 4 (65) (April 2).

Kirsanov, I.N., Zemblinov, M.V., Panafidin, S.A., Rudkovskiy, V.I. (Ed.). (1927). *Sovetskiy transport: 1917–1927* [Soviet Transport: 1917–1927]. Moscow, Nar. kom. put. soobshch. 243 p.

(1910). *Materialy dlya opisaniya russkikh rek i istorii uluchsheniya ikh sudokhodnykh usloviy* [Materials for Describing Russian Rivers and the History of Improving Their Navigable Conditions]. Iss. 22: *Zemlecherpatel'nyye raboty Ministerstva putey soobshcheniya na vnutrennikh vodnykh putyakh Rossiyskoy imperii v 1906–1908 gg.* [Dredging Work of the Ministry of Transportation on the Inland Waterways of the Russian Empire in 1906–1908.] Part 3. *Tablitsy* [Tables]. St. Petersburg, Department of inland waterways and highways, VIII. 82 p.

Meshkov, G.I. (1925). O sudokhodstve po reke Chernomu Irtysyu [About Navigation on the Black Irtys River]. In *Byulleten' pravleniya Zapadno-Sibirskogo gosudarstvennogo rechnogo parokhodstva i Upravleniya vnutrennikh vodnykh putey Sibiri*. [Novonikolaevsk]. No. 2 (37) (February 3). 11 p.

Novombergskiy, N.Ya., Gorlov, M.P. (Ed.). (1926). *Po rekam Sibiri: Ocherki khozyaystva i transportnoy svyazi v rayone deyatelnosti Sibgosparokhodstva* [Along the Rivers of Siberia: Essays on Economy and Transport Communications in the Area of Activity of the Siberian State Shipping Company]. Novosibirsk, Zap.-Sib. gos. rechnoe parokhodstvo. 206 p.

(1924). *Rechnoy transport v 1922–23 godu* [River Transport in 1922–23]. Moscow. 71 p.

Rukin, N.S. (Ed.). (1959). *Sibirskiy revolyutsionnyy komitet (Sibrevkom). Avgust 1919 – dekabr' 1925. Sb. dok. i materialov* [Siberian Revolutionary Committee (Sibrevcom). August 1919 – December 1925. Collection of Documents and Materials]. Novosibirsk, Novosibirskoe knizhnoe izdatel'stvo. 658 p.

(1926). *Tarify i grafik dvizheniya gruzopassazhirskikh parokhodov v navigatsiyu... goda po rekam Zapadnoy Sibiri (vpred' do izmeneniya): V navigatsiyu 1926 g.* [Tariffs and Traffic Schedule of Cargo-Passenger Steamers in Navigation... Year on the Rivers of Western Siberia (Before the Change): In the Navigation of 1926]. [Novosibirsk], Sibgosparokhodstvo. 263 p.

(1923). *Znachenie Gosudarstvennogo vodnogo transporta i ego perspektivy* [The Value of the State Water Transport and Its Prospects]. Moscow, Red.-izd. otd. NKPS. 40 p.

Т.В. Алексеев\*

**ОТРАЖЕНИЕ ПРЕДПОСЫЛОК ФОРМИРОВАНИЯ  
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
В ДОПЕТРОВСКОЙ РОССИИ  
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИОГРАФИИ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-15  
УДК 623.8+930.23+94(47)"16"

*Выходные данные для цитирования:*  
*Алексеев Т.В. Отражение предпосылок формирования судостроительной промышленности в допетровской России в отечественной историографии // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 203–221. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-15.pdf>*

T.V. Alekseev\*

**REFLECTION OF THE PREREQUISITES  
FOR THE FORMATION OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY  
IN PRE-PETRINE RUSSIA IN RUSSIAN HISTORIOGRAPHY**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-15

*How to cite:*  
*Alekseev T.V. Reflection of the Prerequisites for the Formation of the Shipbuilding Industry in Pre-Petrine Russia in Russian Historiography // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 203–221. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-15.pdf>]*

**Abstract.** The history of shipbuilding in pre-Petrine Russia has found quite wide coverage in domestic historiography. At the same time, the issue of the genesis of the shipbuilding industry as one of the branches of military production cannot be considered finally resolved. To solve this problem, the article proposes signs of institutionalization of shipbuilding as a branch of industry and analyzes the works of domestic authors of the pre-revolutionary, Soviet and post-Soviet periods in order to identify these signs. The study shows that domestic historiography has developed a stable idea of the beginning of organized state shipbuilding in the 17<sup>th</sup> century, and as areas of its localization were considered village Dedinovo on the Oka River, the city of Kokenhausen on the River Western Dvina, the Don River basin, Bryansk, and the Volga region. The results of shipbuilding activities in these areas revealed by domestic researchers allow us to state that in the 17<sup>th</sup> century there was no full-fledged shipbuilding industry in Russia. At the same time, the rudiments of production infrastructure and supporting industries emerged at that time. Besides, there was an experience of mobilization of human and material resources for shipbuilding, experience of foreign specialists attraction, which was widely used in the period of the navy creation under Peter I. The conducted study made it possible to outline the directions of further scientific research in the designated area, which will confirm or refute a number of conclusions, reflected in the domestic historiography, although being speculative in nature and not based on reliable historical facts.

**Keywords:** shipbuilding, military shipbuilding, shipyard, shipbuilding industry, the ship “Orel”, A.L. Ordin-Nashchokin, Dedinovo.

*The article has been received by the editor on 12.12.2021. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

\* Тимофей Владимирович Алексеев, доктор исторических наук, доцент, Военно-космическая академия им. А.Ф. Можайского, Санкт-Петербург, Россия, e-mail: [timofey1967@mail.ru](mailto:timofey1967@mail.ru)  
Timofey Vladimirovich Alekseev, Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Military Space Academy named after A.F. Mozhaysky, St. Petersburg, Russia, e-mail: [timofey1967@mail.ru](mailto:timofey1967@mail.ru)

**Аннотация.** История судостроения в допетровской России нашла достаточно широкое освещение в отечественной историографии. Вместе с тем нельзя считать решенным окончательно вопрос о генезисе судостроительной промышленности как одной из отраслей военного производства. Для решения этой проблемы в статье предложены признаки институционализации судостроения в качестве отрасли промышленности и проведен анализ работ отечественных авторов дореволюционного, советского и постсоветского периодов с целью выявления этих признаков. В ходе исследования показано, что в отечественной историографии сложилось устойчивое представление о начале организованного государственного судостроения в XVII в., а в качестве районов его локализации рассматривались село Дединово на р. Оке, г. Кокенгаузен на р. Западной Двине, бассейн р. Дон, Брянск, Поволжье. Выявленные отечественными исследователями результаты судостроительной деятельности в данных районах позволяют утверждать, что в XVII в. в России полноценной судостроительной промышленности не существовало. Вместе с тем в это время возникли зачатки производственной инфраструктуры и обеспечивающих отраслей промышленности. Кроме этого, был получен опыт мобилизации людских и материальных ресурсов в интересах судостроения, опыт привлечения в этих же целях иностранных специалистов, нашедший широкое применение в период создания военно-морского флота при Петре I. Проведенное исследование дало возможность наметить направления дальнейших научных изысканий в обозначенной области, которые позволят подтвердить или опровергнуть целый ряд заключений, нашедших отражение в отечественной историографии, но носящих при этом умозрительный характер и не опирающихся на достоверные исторические факты.

**Ключевые слова:** судостроение, судостроение военное, верфь, судостроительная промышленность, корабль «Орел», А.Л. Ордин-Нащокин, Дединово.

*Статья поступила в редакцию 12.12.2021*

В отечественной историографии, как и в массовом историческом сознании, создание военно-морского флота традиционно связывают с именем Петра I и его эпохой. Причем явление это неотделимо от процесса формирования в России отдельной отрасли военного производства – судостроительной промышленности. Однако на сегодняшний день нельзя сказать, что в отечественной историографии расставлены все точки над «i» в вопросе о зарождении и генезисе данной отрасли.

Сразу же следует оговориться, что в научной и научно-популярной литературе, включая большинство авторитетных справочных изданий, принято использовать термины «судостроительная промышленность» и «судостроение» в качестве тождественных. Однако представляется, что с точки зрения исторического подхода между этими терминами существует определенная разница. Если рассматривать судостроение как деятельность людей по созданию плавучих сооружений, то история его уходит в глубокую древность, на что совершенно справедливо указывали, например, авторы капитального труда по истории оте-



Фрегат «Орел» на реверсе памятной монеты, выпущенной Банком России в 2018 г.

Источник изображения:  
официальный сайт ЦБ РФ

чественного судостроения<sup>1</sup>. Однако только на определенном этапе развития данной деятельности можно говорить о возникновении отрасли промышленности – судостроительной. При этом в качестве признаков институционализации данной отрасли применительно к военному флоту следует отметить: создание производственной инфраструктуры (верфи, адмиралтейства); возникновение и включение в эту деятельность смежных отраслей промышленности, поставляющих корабельные боевые средства и оборудование; появление и институционализацию проектно-конструкторского и научного сопровождения судостроительных работ; возникновение государственных органов управления и системы финансового обеспечения судостроительной деятельности.

С данных позиций обратимся теперь к историографическому анализу развития судостроения в допетровский период истории России с целью выявления генезиса судостроительной промышленности и признаков ее институционализации в это время в качестве составной части промышленности военной. На необходимость обращения к истории судостроения в допетровское время еще в конце XIX в. указывал Д.В. Цветаев: «...отдавая должное заслугам Петра, научная история старается не упустить из внимания и предшествовавших ему попыток заведения у нас кораблей и вообще прежних судеб торгового и военного русского флота, найти внутреннюю связь между предыдущими и последующим и тем создать цельность представления»<sup>2</sup>. Автор тем самым призывал отходить от точки зрения, имевшей место в предшествовавшей ему историографии и объяснявшей возникновение флота в России при Петре I следствием стечения случайных событий и обстоятельств.

Относительно датировки начального этапа данного процесса в тех же справочных изданиях существуют значительные расхождения. Так, если в издании советского периода зарождение военного судостроения в России относилось к рубежу XVII–XVIII вв.<sup>3</sup> (т.е. собственно к началу уже петровской эпохи), то Л.Л. Бельшев указывал на создание первых судостроительных верфей в Архангельске в 1590 г., в Нижнем Новгороде – в 1636 г. и на реке Оке в Коломенском уезде – в 1667 г.<sup>4</sup>

В отечественной историографии неоднократно затрагивался сюжет о попытках налаживания мореплавания в периоды правления Ивана IV (1533–1584) и Бориса Годунова (1598–1605)<sup>5</sup>. При этом некоторые советские исследователи пытались связать с этими попытками и начало военного судостроения в России. Так, А.В. Чернов полагал таким началом создание каперской флотилии во главе с датчанином К. Роде в ходе Ливонской войны (1570 г.). Однако, по мнению автора, реализовать идею развертывания военно-морского судостроения препятствовало отсутствие удобных гаваней на Балтийском море<sup>6</sup>. Автор, со ссылкой на Дж. Горсея, упоминал также о строительстве военных судов в Вологде, признавая, что никаких определенных сведений об этом не сохранилось<sup>7</sup>. Сходную позицию относительно начального этапа создания русского военно-морского флота занимал и Е. Резников<sup>8</sup>.

Однако в целом подобная точка зрения в отечественной историографии широкой поддержки не нашла. Между тем исследователи были склонны рассматривать в качестве предтеч государственной судостроительной промышленности такие сюжеты, как сооружение корабля «Орел» и других судов в селе Дединове на Оке (1667–1669 гг.), судостроение в бас-

<sup>1</sup> Доценко В.Д., Богатырев И.В., Вахарловский Г.А., Кротов П.А., Сацкий А.Г. История отечественного судостроения IX–XIX вв. Т. 1. Парусное деревянное судостроение. СПб., 1994. С. 7.

<sup>2</sup> Цветаев Д.В. Основание русского флота: исторический очерк. СПб., 1896. С. 4.

<sup>3</sup> Судостроение военное // Советская военная энциклопедия: в 8 т. М., 1979. Т. 7. С. 593.

<sup>4</sup> Бельшев Л.Л. Судостроение военное // Военная энциклопедия: в 8 т. М., 2003. Т. 7. С. 705.

<sup>5</sup> Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории. СПб., 1875. Ч. I. С. 41–46; Скрыгин С.А. Мореходство и его влияние на развитие Русского государства // Морской сборник. 1898. № 8. Часть неофициальная. С. 19–21; Арнс Е.И. Русский флот. Исторический очерк. СПб., 1904. С. 9–10; Белавенец П.И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб., 1910. С. 56–59; Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.; Л., 1940. С. 201; Яковлев И.И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения. Л., 1970. С. 38.

<sup>6</sup> Чернов А.В. Вооруженные силы Русского государства в XV–XVII вв. М., 1954. С. 66–67.

<sup>7</sup> Там же. С. 68.

<sup>8</sup> Резников В. На пути к морю // Морской сборник. 1992. № 12. С. 81–82.

сейне Дона и Днепра в целях обеспечения так называемых «донских отпусков» и борьбы с турецко-татарской экспансией, судостроение на Западной Двине в период временной оккупации русскими войсками части шведской Ливонии в 1656–1661 гг., а также государственное судостроение в бассейне Волги, прежде всего в Казани и Астрахани.

По сути дела, первое краткое упоминание о строительстве корабля «Орел» содержалось уже в предисловии к Морскому уставу, составленному лично Петром I в 1720 г. В нем отмечалось, что инициатором дела стал царь Алексей Михайлович, а для его реализации были приглашены голландские мастера и матросы под руководством капитана Д. Бутлера, которые «сделали корабль, именем Орел, и яхту или галиот на Волге реке в Дединове...»<sup>9</sup>.

Столь же краткие упоминания о строительстве судов в Дединове содержались и в других работах по истории русского флота<sup>10</sup>. В.Н. Берх первым указал на важнейшую роль в этом деле А.Л. Ордина-Нащокина и утверждал, что этот боярин перевез в Дединово мастеров, которые строили суда во время его наместничества в Кокенгаузене на Западной Двине<sup>11</sup>. Анонимный автор опубликованного в том же 1831 г. «Списка лицам, начальствовавшим в России морскою частию...» пошел дальше, утверждая, что Ордин-Нащокин перенес из Кокенгаузена в Дединово существовавшую там верфь<sup>12</sup>. Более того, как следует из самого названия работы, в 1667 г. был основан и специальный государственный орган по управлению судостроительным делом – Корабельный приказ. Впрочем, нужно отметить, что никто из дореволюционных и советских исследователей это последнее утверждение не разделял. В перечне существовавших в России в XVII в. приказов, содержащихся в авторитетных энциклопедических изданиях, такого приказа тоже не значилось<sup>13</sup>. И только в биографической работе, посвященной А.Л. Ордин-Нащокину, современного исследователя В.А. Лопатникова снова появилось утверждение об организации этим деятелем Корабельного приказа<sup>14</sup>.

Более предметное исследование истории дединовского судостроения началось после опубликования в томе 5 «Дополнений к актам историческим, собранным и изданным археографической комиссией» (СПб.: тип. Э. Праца, 1853 г. 540 с.) документов из Московского Главного архива Министерства иностранных дел, непосредственно посвященных данному вопросу. По сути дела, эти документы и стали основным источником, на который опирались все исследователи в последующее время вплоть до наших дней.

Первым воспользовался этими документами исследователь истории царствования Алексея Михайловича П. Медовиков. Он также подчеркивал органичную связь между началом по сооружению флота Ордин-Нащокина, который, «управляя покоренною частию Ливонии, завел его на р. Двине», и начавшимся в 1667 г. по именному царскому указу судостроением в Дединово. Автор отмечал и его цель – обеспечение торгового мореплавания на Каспийском море, и его результаты – сооружение трехмачтового корабля «Орел» и одномачтовой яхты<sup>15</sup>.

Первым специальным исследованием истории дединовского судостроения стала работа А. Висковатова, опубликованная в 1856 г. в «Морском сборнике». Рассказ о сооружении корабля «Орел» автор предварил историей строительства первого на территории России судна класса корабль. Оно было осуществлено в 1635–1636 гг. в соответствии с договором, заключенным между правительством России и герцогом Гольштейна Фридрихом III для содействия гольштейнской торговле с Персией. Впрочем, судя по данным автора, строительство корабля «Фридерик» не имело каких-то последствий для развития судостроения

<sup>9</sup> Книга Устав морской о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. СПб., 1720. С. 16.

<sup>10</sup> Шишков А. Список кораблям и прочим судам всего Российского флота от начала заведения онаго до нынешнего времени, с историческими, вообще о действиях флота и о каждом судне примечаниями. СПб., 1799. Ч. 1. С. 1.

<sup>11</sup> Берх В.Н. Царствование царя Алексея Михайловича: в 2 ч. СПб., 1831. Ч. 1. С. 239.

<sup>12</sup> Списки лицам, начальствовавшим в России морскою частию, от учреждения корабельного приказа (1667) до настоящего положения. СПб., 1831. С. 20.

<sup>13</sup> Демидова Н.Ф. Приказы / Советская историческая энциклопедия: в 16 т. Т. 11. М., 1968. Стлб. 564.

<sup>14</sup> Лопатников В.А. Ордин-Нащокин. Опередивший время. М., 2017. С. 207.

<sup>15</sup> Медовиков П. Историческое значение царствования Алексея Михайловича. М., 1854. С. 186.

собственно в России. Руководство этим проектом осуществляли иностранные специалисты, российская же сторона только обеспечивала строительство материалами и предоставляла возможность использовать вольнонаемных плотников<sup>16</sup>. Впрочем, А. Висковатов заметил: «Выраженная царем Михаилом Федоровичем воля, чтобы Голштинцы “от русских плотников корабельного мастерства не скрывали”, заставляет предполагать, что мысль о заведении в России флота не была чужда ему»<sup>17</sup>.

Более подробно автор остановился на организации, ходе и результатах судостроительных работ в дворцовом селе Дединово. Непосредственным поводом к началу этих работ стало предоставление в мае 1667 г. русским правительством персидской Армянской компании права на транзитную торговлю шелком-сырцом из Персии и необходимость обеспечения безопасности этой торговли. В связи с этим 19 июня 1667 г. последовал царский указ главе Приказа Новгородской чети боярину А.Л. Ордин-Нащокину о строительстве в селе Дединово (Коломенский уезд) кораблей для сторожевой службы на Каспийском море. Автор акцентировал внимание на том, что указанный район судостроения не входил в сферу ведения Приказа Новгородской чети, а выбор именно этого ведомства в качестве исполнителя царской воли определялся исключительно фигурой главы приказа, так как «никому иному не мог Царь поручить главного заведывания над Дединовским судостроением»<sup>18</sup>. Причиной выбора именно Дединово в качестве места сооружения судов исследователь считал как его расположение на судоходной реке, так и относительную близость от столицы<sup>19</sup>. Д.В. Цветаев выбор Дединово объяснял наличием там плотников, имевших опыт сооружения лодок и барок для спуска по Оке и Волге и соорудивших суда, на которых Алексей Михайлович совершил свой речной поход под Ригу в 1656 г.<sup>20</sup> Н.П. Загоскин позднее, со ссылкой на свидетельство немецкого путешественника А. Олеария, полагал, что главным преимуществом Дединово было обилие лесных ресурсов<sup>21</sup>. Альтернативную точку зрения относительно предполагавшегося места сооружения судов высказал только советский исследователь Ю.П. Тушин. Он утверждал, что первоначально в качестве такого места рассматривалась Астрахань. Однако активизация на нижней Волге казацкой вольницы во главе со Степаном Разиным заставила избрать местом строительство именно Дединово<sup>22</sup>.

А. Висковатовым был выделен ряд особенностей организации нового дела. Прежде всего это сосредоточение руководящих функций в руках приглашенных голландских специалистов-судостроителей<sup>23</sup>. Самое близкое участие в строительстве принимал лично царь Алексей Михайлович, но даже при наличии целого ряда его указов с требованиями всемерного содействия со стороны должностных лиц администрации на местах и промышленников строительство встретило многочисленные препятствия<sup>24</sup>. Среди этих препятствий автор называл отсутствие необходимой производственной инфраструктуры<sup>25</sup>, отсутствие должной координации и единства позиций между самими строителями судов, нерадение и злоупотребления чиновников, трудности с поставками сырья и материалов, нехватку специалистов, отсутствие четкости общего руководства, вызванного прежде всего загруженностью А.Л. Ордин-Нащокина решением внешнеполитических проблем страны<sup>26</sup>. Результатом всех этих затруднений стало то, что заложенный еще в ноябре 1667 г. корабль «Орел», а также

<sup>16</sup> Висковатов А. Строение военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче // Морской сборник. 1856. № 1. Часть неофициальная. С. 93–94.

<sup>17</sup> Там же. С. 97.

<sup>18</sup> Там же. С. 102.

<sup>19</sup> Там же. С. 103.

<sup>20</sup> Цветаев Д.В. Основание русского флота... С. 10.

<sup>21</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань, 1910. С. 414.

<sup>22</sup> Тушин Ю.П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век). М., 1978. С. 45.

<sup>23</sup> Висковатов А. Строение военных судов в России... С. 104.

<sup>24</sup> Там же. С. 111.

<sup>25</sup> Там же. С. 113.

<sup>26</sup> Там же. С. 113–118.

построенные вместе с ним яхта, бот и две шлюпки (шняки) смогли отправиться в свое первое и последнее плавание только в мае 1669 г.<sup>27</sup>

Чрезвычайно важным является указание А. Висковатова на участие в обеспечении дединовского судостроения заводчиков П. Марселиуса и Акемы, Пушкарского приказа и Оружейной палаты. А вот никаких сведений о собственно судостроительной базе в Деминово автором так и не было представлено.

В работе А. Попова, написанной, судя по его же словам, почти одновременно со статьей А. Висковатова, содержались некоторые подробности, характеризовавшие процесс строительства судов. Автор обратил особое внимание на такую методологическую ошибку в организации дела, как разобщенность в деятельности и сферах ответственности причастных к нему ведомств. Так, само село Деминово вместе с населявшими его плотниками управлялось приказом Большого Дворца, воеводы различных городов, призванные организовывать работы на местах, подчинялись Разрядному приказу, а собственно за судостроение отвечал Приказ Новгородской чети<sup>28</sup>. Небезынтересно также упоминание об участии Марселиуса и Акемы, которые должны были поставлять железо и изделия из железа и меди в счет погашения предоставленного им от казны займа. Отказ же предпринимателей заниматься изготовлением якорей вынудил строителей оборудовать кузницу непосредственно в Деминово, куда были привлечены кузнецы из Коломны и даже из Казани<sup>29</sup>. В целом, по сведениям автора, одной из важнейших проблем в ходе постройки судов была хроническая нехватка квалифицированных кадров различного профиля: кузнецов, плотников, канатных мастеров и др.<sup>30</sup>

На работы А. Висковатова и А. Попова опирался, по всей видимости, С.М. Соловьев, освещающая в томе 13 своей «Истории России с древнейших времен», вышедшем в свет в 1863 г., историю строительства корабля «Орел» в Деминове<sup>31</sup>. Весьма нелицеприятную оценку всей системы государственного управления применительно к судостроению давал и В.Ф. Головачов, приводя хорошо известные из работ предшественников примеры косности, нераспорядительности и прямого саботажа исполнения царских распоряжений со стороны как должностных лиц центральных ведомств, местной администрации и церковных властей, так и частных подрядчиков: «...о состоянии власти и средств царя московского во внутреннем государственном управлении всего нагляднее можно судить по началу нашего тогдашнего судостроения, затеянного в 1667 году»<sup>32</sup>.

На тотальной зависимости дединовского судостроения от западноевропейского опыта акцентировал внимание в своем труде Ф.Ф. Веселаго. В частности, он отмечал, что даже такие простые инструменты для строительства судов, как «молоты, пилы, струги, долота, буравы выписывались также из Голландии»<sup>33</sup>. Вслед за В.Ф. Головачовым автор сетовал: «Всякий, от кого требовалось содействие, кажется, ставил себе в обязанность не исполнять царских указов прежде нескольких подтверждений... Нельзя не удивляться, как при подобных затруднениях корабль, названный государем Орел, заложенный в половине ноября 1667 г., через полгода был уже спущен на воду»<sup>34</sup>. Подобные оценки встречались в работах и последующих исследователей. Очень эмоционально писали по этому поводу Н.И. Дмитриев и В.В. Колпычев: «Кажется было все сделано для того, чтобы дело спорилось: во главе дела поставлен лучший боярин – тогдашний министр иностранных дел; приглашены сведущие иностранные люди; наконец, все распоряжения даются непосредственными царскими грамотами, спорить с которыми открыто тогда никто не мог. Однако... косность, рутинерство, лень и своекорыстность сделали все возможное, чтобы дело не спорилось вовсе или,

<sup>27</sup> Висковатов А. Строение военных судов в России... С. 125.

<sup>28</sup> Попов А. О построении корабля Орла в государство царя Алексея Михайловича. М., 1858. С. 7.

<sup>29</sup> Там же. С. 8.

<sup>30</sup> Там же. С. 9.

<sup>31</sup> Соловьев С.М. История России с древнейших времен. 2-е изд. СПб., 1896. Кн. 3. Стлб. 562–565.

<sup>32</sup> Головачов В.Ф. История Севастополя, как русского порта. СПб., 1872. С. 5.

<sup>33</sup> Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории... С. 61.

<sup>34</sup> Там же. С. 62.

во всяком случае, подвигалось бы вперед очень плохо»<sup>35</sup>. Эти же авторы исключительно высоко оценивали не только решающую роль голландских специалистов, но и их личные заслуги и добросовестность в создании первого русского военного корабля<sup>36</sup>. Еще ранее Н. Боголюбов в своем капитальном труде «История корабля», вкратце упомянув о строительстве кораблей «Фредерик» и «Орел», указывал на эти события как на первые попытки «построить на заграничный лад корабль на Русских водах...»<sup>37</sup>.

На крайнюю инертность и тайное противодействие идее строительства военных кораблей не только большинства правительственных учреждений, но и представителей всех слоев русского населения указывал и Е.Н. Квашнин-Самарин, называя это явление «весьма знаменательным»<sup>38</sup>. С подобным отношением автор связывал и судьбу боярина А.Л. Ордин-Нащокина, вынужденного покинуть все занимаемые им правительственные посты и уйти в монастырь<sup>39</sup>. Однозначно выделял А.Л. Ордин-Нащокина в качестве инициатора строительства военных судов для Волги и Каспия и Д.В. Цветков, отмечая в качестве способствовавших этому факторов близость сановника к голландцам и его нацеленность на реализацию новых прогрессивных проектов (таких, например, как строительство судов на Западной Двине)<sup>40</sup>. Об А.Л. Ордин-Нащокине как главном инициаторе и вдохновителе всего проекта писали все без исключения исследователи, касавшиеся дединовского судостроения. И.А. Шубин, например, сам факт его назначения руководителем проекта считал свидетельством «о том важном значении, какое придавалось правительством делу военного судостроения»<sup>41</sup>.

Многие последующие авторы как дореволюционного, так и советского периодов в своих работах ограничивались только перечислением изложенных ранее фактов о строительстве судов в Дединово и высказыванием схожих оценок значения данного события<sup>42</sup>. И по-прежнему основным источником при подготовке работ оставались документы, опубликованные в «Дополнениях к актам историческим». Определенное искажение историографической традиции произошло в период так называемой кампании по борьбе с «низкопоклонством перед западом». Для многих работ, изданных в это время, было характерно замалчивание участия голландских специалистов в строительстве судов в Дединово<sup>43</sup>, весьма обтекаемое объяснение причин задержки строительства (А.П. Шершов ссылаясь на денежные и материальные затруднения<sup>44</sup>, а А.Е. Сукновалов сетовал на участие в деле многих ведомств, светских и духовных лиц, «в силу чего организация дела была сложной»<sup>45</sup>). Хотя нельзя не отметить, что в этот же период были опубликованы работы Н.И. Фальковского и А. Глазмана, написанные во вполне традиционном для предшествующей историографии духе, опирающиеся на те же источники и содержащие вполне объективную картину дединовского судостроения. Авторы указывали и на приглашение голландских специалистов, и на приобретение в Голландии необходимых для судостроительных работ оборудования и

<sup>35</sup> Дмитриев Н.И., Колтычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб., 1909. С. 751.

<sup>36</sup> Там же. С. 757.

<sup>37</sup> Боголюбов Н. История корабля. М., 1880. Т. 2. С. 402–403.

<sup>38</sup> Квашнин-Самарин Е.Н. Морская идея в русской земле. СПб., 1912. С. 121.

<sup>39</sup> Там же. С. 123.

<sup>40</sup> Цветаев Д.В. Основание русского флота... С. 4.

<sup>41</sup> Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М., 1927. С. 94.

<sup>42</sup> Скрягин С.А. Мореходство и его влияние... С. 32–38; Шведе К.Л. Краткий очерк истории кораблей имени «Орел» с 1668 по 1902 г. СПб., 1902. С. 1–7; Арнс Е.И. Русский флот... С. 12; Белавенец П.И. Нужен ли нам флот... С. 66–68; Квашнин-Самарин Е.Н. Морская идея в русской земле... С. 118–122; Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 94–97; Белавенец П.И. Материалы по истории русского флота. М.; Л., 1940. С. 45; Шершов А.П. История военного кораблестроения... С. 201–202; Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. М., 1948. С. 25; Быховский И.А. Петровские корабли. Л., 1982. С. 5.

<sup>43</sup> Тихомиров М.Н. Борьба русского народа за выход к морю в XIII–XVII вв. // Русское военно-морское искусство: сб. ст. М., 1951. С. 38–39.

<sup>44</sup> Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 265.

<sup>45</sup> Сукновалов А.Е. Строительство флота в России во второй половине XVII века // Морской сборник. 1946. № 3. С. 83.

инструментов, и на многочисленные трудности организационного и материально-технического характера<sup>46</sup>. Такой же вполне взвешенный подход преобладал и в работах советских исследователей 1960–1970-х гг., раскрывавших в том числе и участие голландских специалистов в реализации «дединовского проекта»<sup>47</sup>. Должное их роли отдавал и С.Т. Лучининов, классифицировавший корабль «Орел» как широко распространенный в XVII в. в Голландии тип малого фрегата (флейта)<sup>48</sup>. Н.И. Барбашев из опыта дединовского судостроения вынес мнение о факторах, мешавших созданию в России судостроительной отрасли и строительству современного военного флота: непригодность для этих целей приказной системы и воеводского правления; неосвоенность естественных богатств страны (корабельного леса и железа), «вследствие чего разыскивание необходимых судостроительных материалов отнимало много сил и энергии, а доставка их на верфи занимала много времени из-за плохого состояния дорог и недостаточного количества приспособленных для этого грузовых судов»; слабо развитая промышленная база смежных отраслей (металлургической, текстильной, канатно-пеньковой)<sup>49</sup>.

В постсоветский период сюжет о дединовском судостроении продолжает присутствовать в работах исследователей, хотя сколько-нибудь существенного прорыва в его изучение так и не произошло<sup>50</sup>. Даже в труде М.А. Кирокосьяна, уделившего большое внимание данной проблеме, изложены преимущественно хорошо известные факты с некоторой авторской интерпретацией, касающейся не столько судостроения, сколько истории построенных в Деминово судов<sup>51</sup>. Автор, отдавая должное вкладу голландских специалистов в их сооружение и эксплуатацию, тем не менее настаивал на том, что сам «проект... имел исключительно русское происхождение, а голландские моряки принимали в нем участие лишь в качестве тривиальных наемников»<sup>52</sup>.

Важными для целей нашего исследования являются существующие в историографии характеристики самого дединовского центра судостроения и оценки результатов его деятельности.

Н.И. Дмитриев и В.В. Колпычев в своем труде называли Деминово первым русским адмиралтейством<sup>53</sup>. Н.П. Загоскин из текста царского указа от 19 июня 1667 г. усматривал, что «московское правительство имело в виду сделать с. Деминово местом постоянного кораблестроения для Каспийского моря»<sup>54</sup>. И.А. Шубин считал данный пункт важнейшим центром военно-транспортного судостроения и характеризовал его как государственную судостроительную верфь<sup>55</sup>. Корабельной верфью называли место строительства судов в Деминово и авторы книги об А.Л. Ордин-Нащокине, а самого главу Посольского приказа – ее создателем<sup>56</sup>. И.В. Богатырёв также полагал, что Деминово «не без основания считают первой русской государственной верфью»<sup>57</sup>. Такая же характеристика, как уже отмечалось

<sup>46</sup> Глазман А. Морское судостроение на Руси с древних времен до XVIII века // Морской флот. 1950. № 2. С. 43; Фальковский Н.И. Москва в истории техники. М., 1950. С. 391–393.

<sup>47</sup> Галактионов И., Чистякова Е. А.Л. Ордин-Нащокин – русский дипломат XVII в. М., 1961. С. 106–107; Зуев Л.П. Начало военного кораблестроения в России // Судостроение. 1968. № 7. С. 71–72; Тушин Ю. К истории морского судостроения // Военно-исторический журнал. 1970. № 8. С. 103–104; Яковлев И.И. Корабли и верфи... С. 41–42.

<sup>48</sup> Лучининов С.Т. Дело о строении «Орла» // Судостроение. 1974. № 1. С. 60.

<sup>49</sup> Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения в России в первой четверти XVIII века // Труды Института истории естествознания и техники. 1959. Т. 21. С. 125–126.

<sup>50</sup> Резников В. На пути к морю... С. 83; История отечественного судостроения IX–XIX вв. ... С. 33; Мошков М.С., Родионов Б.И. История российского флота в свете мировой политики и экономики (X–XIX вв.). М., 2006. С. 67; Лопатников В.А. Ордин-Нащокин... С. 207.

<sup>51</sup> Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии: Два столетия Каспийской флотилии, середина XVII – середина XIX вв. Астрахань, 2011. С. 17–34.

<sup>52</sup> Там же. С. 33.

<sup>53</sup> Дмитриев Н.И., Колпычев В.В. Судостроительные заводы... С. 749.

<sup>54</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 414.

<sup>55</sup> Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 98.

<sup>56</sup> Галактионов И., Чистякова Е. А.Л. Ордин-Нащокин – русский дипломат XVII в. ... С. 106.

<sup>57</sup> История отечественного судостроения IX–XIX вв. ... С. 33.

выше, нашла закрепление и в постсоветском издании «Военной энциклопедии»<sup>58</sup>, а также в «Большой российской энциклопедии»<sup>59</sup>.

В отечественной историографии, несмотря на весьма скромные результаты деятельности судостроительного центра в Дединово, закрепилась в целом положительная оценка самого факта его возникновения. О значении данного центра, делая упор на использовании при этом опыта голландского кораблестроения, Д.В. Цветаев писал так: «Нет нужды, что такой был печальный исход корабельного дела. Важна идея, установление преданий, появление надобных людей. Мысль об устройстве флота чрез Голландцев после того не пропадала, и Керстен Брандт впоследствии сделался известным по обучению Петра мореходству и кораблестроению»<sup>60</sup>. Не меньшее значение, по мнению этого автора, имел и факт ознакомления русских плотников с «иностранным техникою построения больших судов»<sup>61</sup>. Е.И. Аренс полагал, что «первые попытки показали возможность (курсив Е.И. Аренса. – Т. А.) постройки кораблей в России. После этого создание флота не могло уже казаться делом несбыточным»<sup>62</sup>. В таком же духе высказывался и А.Е. Сукновалов: «Петр, создавая национальный русский флот, унаследовал корабельное дело не только времен своего отца, но и времен более ранних»<sup>63</sup>. По словам Н.И. Фальковского, «именно при постройке “Орла” и яхты перед русскими людьми впервые во всей остроте встали организационные и технические вопросы кораблестроения. Опыт этого строительства был использован Петром I...»<sup>64</sup>.

Н.И. Барбашев считал, что сооружение «Дединовской флотилии» «наглядно показало, что в России накоплен многовековой опыт судостроения, что в стране имеются кадры опытных судостроителей; однако для создания мощного военного флота их было явно недостаточно, да к тому же опытные судостроители были разбросаны по огромной территории России»<sup>65</sup>.

В.Н. Федотенков называл именно «Орел» первенцем военного кораблестроения в России и полагал, что опыт его строительства «сыграл положительную роль при создании русского военного флота на Азовском море»<sup>66</sup>. Исключительно важную роль отводил опыту дединовского судостроения Ю.П. Тушин: «Постройка дединовской флотилии русскими мастерами имеет большое историческое значение как первый опыт на пути создания отечественного военного кораблестроения. Некоторые мастера, строившие дединовскую флотилию, стали впоследствии участниками петровского корабельного строительства, и петровское судостроение не было бы таким успешным, если бы в России не имелось в достаточном количестве опытных корабельных мастеров: плотников, кузнецов, парусных швцов»<sup>67</sup>.

Таким образом, мнение об органичной связи «дединовского проекта» с последующей историей отечественного судостроения красной нитью проходит через всю отечественную историографию. Не менее прочно закрепилась в ней и точка зрения об инновационном характере сооруженных здесь кораблей, ставших совершенно новым явлением в отечественной судостроительной практике. Этого нельзя сказать о судах, строившихся в XVII в. в других районах страны и представлявших собой традиционные для России того времени образцы.

О строительстве флота на Западной Двине в отвоеванной у Швеции части Ливонии усилиями управлявшего данной территорией боярина А.Л. Ордин-Нащокина впервые сообщил в своем труде В.Н. Берх, характеризуя этот флот как торговый<sup>68</sup>. Вслед за этим столь же крат-

<sup>58</sup> Бельшев Л.Л. Судостроение военное... С. 705.

<sup>59</sup> «Орел» / Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: [https://bigenc.ru/military\\_science/text/2684287](https://bigenc.ru/military_science/text/2684287) (дата обращения: 23.06.2021).

<sup>60</sup> Цветаев Д.В. Протестантство и протестанты в России до эпохи преобразований. М., 1890. С. 725.

<sup>61</sup> Цветаев Д.В. Основание русского флота... С. 11.

<sup>62</sup> Аренс Е.И. Русский флот... С. 13.

<sup>63</sup> Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 87.

<sup>64</sup> Фальковский Н.И. Москва в истории техники... С. 393.

<sup>65</sup> Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения... С. 125.

<sup>66</sup> Федотенков В.Н. «Орел» / Советская военная энциклопедия: в 8 т. М., 1978. Т. 6. С. 109.

<sup>67</sup> Тушин Ю.П. Русское мореплавание... С. 51.

<sup>68</sup> Берх В.Н. Царствование царя Алексея Михайловича... С. 145.

кие упоминания об этом факте содержались в работах П. Медовикова<sup>69</sup>, Ф.Ф. Веселаго<sup>70</sup>, Д.В. Цветаева<sup>71</sup>.

С.И. Елагин в своей статье утверждал, что строительство судов (стругов) для похода русских войск на Ригу по Западной Двине в 1656 г. происходило на реках Белой и Каспле присланными туда мастерами из Дединово<sup>72</sup>. Такой же версии событий придерживался и советский исследователь А.Е. Сукновалов<sup>73</sup>. М.П. Истомин при этом упоминал о наличии у русских во время осады Риги 200 стругов, способных к действиям только на реке<sup>74</sup>.

Свою версию событий представил исследователь водных транспортных путей и судостроения допетровской России Н.П. Загоскин. Он полагал, что суда для похода царя Алексея Михайловича по Западной Двине в 1656 г. строились местными мастерами в Дединово; более того, «здесь же, по-видимому, сооружались и суда западно-двинской флотилии, в половине XVII-го века заведенной боярином Ордын-Нащокиным»<sup>75</sup>. Этой точки зрения придерживались Е.И. Аренс<sup>76</sup>, И.А. Шубин<sup>77</sup>, П.И. Белавенец<sup>78</sup> и Н.И. Барбашев<sup>79</sup>. При этом данные авторы не объясняли, каким образом осуществлялась переброска построенных в Окском бассейне судов в бассейн Западной Двины.

Первым специально исследовать вопрос о строительстве судов в Кокенгаузене (место резиденции А.Л. Ордин-Нащокина) пытался А.Е. Сукновалов. Он определил хронологические рамки такого строительства – с 1658 г. до заключения русско-шведского мирного договора в Кардиссе в 1661 г. По мнению автора, построенные суда кокенгаузенской флотилии были небольшими по размерам и предназначались для действий на реках и в прибрежных районах моря. Никаких сведений о производственной инфраструктуре данных судостроительных работ, о количестве сооруженных судов и прочих подробностей автор не приводил<sup>80</sup>. Столь же краткие сведения по данному сюжету содержались в работах и других исследователей<sup>81</sup>. Можно отметить только интересное предположение исследователя В. Резникова о том, что автором проекта судов, строившихся на Западной Двине, являлся А. Виниус<sup>82</sup>.

Довольно рано обширный центр отечественного судостроения начал формироваться в бассейне р. Дон. Воронежский историограф Г.М. Веселовский относил это к периоду правления царя Михаила Федоровича (1613–1645) и связывал это судостроение с необходимостью обеспечения так называемых «донских отпусков» (отправки правительством караванов с жалованием в виде денег, хлеба, вина, пороха и свинца донским казакам). Для этих целей по обоим берегам реки Воронеж строились плоскодонные суда – струги. О масштабах данного мероприятия свидетельствовало упомянутое автором привлечение для судостроительных работ до 20 тыс. человек из числа местного населения. Однако, судя по тому, что сооружение судов производилось в лесах в зимнее время, ни о какой производственной инфраструктуре речь не шла<sup>83</sup>. Упоминание о строительстве судов для «донских отпусков», начиная с 1618 г.,

<sup>69</sup> Медовиков П. Историческое значение царствования Алексея Михайловича... С. 186.

<sup>70</sup> Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории... С. 58.

<sup>71</sup> Цветаев Д.В. Протестанство и протестанты в России... С. 723.

<sup>72</sup> Елагин С.И. Утверждение России на Балтийском побережье // Морской сборник. 1866. № 1. Часть неофициальная. С. 110.

<sup>73</sup> Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 78.

<sup>74</sup> Истомин М.П. Рига и осада ее царем Алексеем Михайловичем / Труды десятого археологического съезда в Риге 1896 г. М., 1899. Т. 1. С. 237.

<sup>75</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 413.

<sup>76</sup> Аренс Е.И. Русский флот... С. 12.

<sup>77</sup> Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. С. 98.

<sup>78</sup> Белавенец П.И. Материалы по истории русского флота... С. 43.

<sup>79</sup> Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения... С. 120.

<sup>80</sup> Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 80.

<sup>81</sup> Боевая летопись русского флота... С. 24; Тушин Ю. К истории морского судостроения... С. 103; Яковлев И.И. Корабли и верфи... С. 47; Монаков М.С., Родионов Б.И. История российского флота... С. 66.

<sup>82</sup> Резников В. На пути к морю... С. 83.

<sup>83</sup> Веселовский Г.М. Воронеж в историческом и современно-статистическом отношениях. Воронеж, 1866. С. 54.

содержалось в известном труде С.И. Елагина<sup>84</sup>. На традиционный характер донского судостроения указывал и Ф.Ф. Веселаго, отмечая, что «в бассейне Воронежа строение стругов издавна было обычным промыслом»<sup>85</sup>. А первые советские исследователи истории Азовских походов перебрасывали своего рода «мостик», указывая на преемственность судостроительного опыта, сложившегося в Воронежском крае, с последовавшим в конце XVII в. созданием здесь первой судостроительной базы русского военно-морского флота<sup>86</sup>.

Однако первое и наиболее основательное исследование истории попыток создания русским правительством военно-морского флота на Верхнем Дону в середине и третьей четверти XVII в. было осуществлено В.П. Загоровским, защитившим по этой теме кандидатскую диссертацию. Автор полагал, что за указанный период было предпринято три такие попытки – в 1646, 1660–1663 и 1673 гг., и связаны они были с необходимостью противостояния турецко-татарской экспансии в низовьях Дона<sup>87</sup>.

В.П. Загоровский отмечал, что если в первой половине XVII в. суда для «донских отпусков» сооружались почти у каждого города в бассейне верхнего Дона и оттуда спускались в Воронеж для формирования караванов, то с середины столетия эти работы были сосредоточены на специальных пристанях<sup>88</sup>. Наиболее значимые из них располагались у дер. Воронской близ города Ефремова на р. Красивая Меча, у с. Романова на Дону близ Лебедяни и у с. Тарбеево на р. Воронеж в Козловском уезде. Здесь для походов вниз по Дону сооружались традиционные для данных мест гребные суда: однодеревые струги морского и речного типов, а также дощаники, при этом объемы строительства были весьма значительными. Так, в 1646 г. под руководством стряпчего Ф. Лодыженского было построено 100 однодеревных стругов длиной в 18–20 м<sup>89</sup>. К весне 1660 г. на двух верфях в Тарбеево и Романово было сооружено уже более 500 судов различных типов<sup>90</sup>, а затем к весне 1663 г. – еще 175 стругов и 63 лодки<sup>91</sup>. Наконец, в 1673 г. под руководством Я. Полуектова, принимавшего ранее активное участие в дединовском судостроении, строится еще более ста стругов и более пятисот дощаников<sup>92</sup>. Во всех случаях к работам привлекались служилые люди «по прибору», жившие в Воронежском крае<sup>93</sup>. О продолжении строительства гребных судов на Верхнем Дону и в последующие годы писал позднее Ю.П. Тушин<sup>94</sup>. Причем объемы этого строительства продолжали оставаться весьма высокими: в 1674 г. было сооружено 465, а в 1675 г. – 250 транспортных судов. Этот же автор отмечал еще одно важное явление, сопровождавшее судостроение на донских верфях: привлечение сюда мастеров из многих районов страны. Так, в 1673 г. сюда были направлены плотники, кузнецы и работные люди из 41 уезда<sup>95</sup>.

Оценивая качественную сторону результатов донского судостроения, В.П. Загоровский полагал, что, несмотря на определенный прогресс в качестве строившихся судов с каждой новой попыткой строительства флота, все они «были построены устаревшим методом, ограничивавшим их размеры и боеспособность»<sup>96</sup>. К числу неблагоприятных факторов, затруднявших строительство флота, автор относил и слабость материальной базы, прежде всего

<sup>84</sup> Елагин С.И. История русского флота. Период Азовский. СПб., 1864. С. 23.

<sup>85</sup> Веселаго Ф.Ф. Очерк русской морской истории... С. 86.

<sup>86</sup> Лунин Б.В., Потапов Н.И. Азовские походы Петра I (1695–1696 гг.). Ростов н/Д., 1940. С. 55.

<sup>87</sup> Загоровский В.П. Попытка создания русского военно-морского флота на верхнем Дону в 60-х годах XVII века // Труды Воронежского государственного университета. 1957. Т. LX, вып. 2. Сб. историко-филологического факультета. С. 21.

<sup>88</sup> Загоровский В.П. Судостроение на Дону в XVII веке и использование Россией донского парусного флота в борьбе против Крымского ханства и Турции: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1961. С. 17.

<sup>89</sup> Загоровский В.П. Попытка создания... С. 23.

<sup>90</sup> Там же. С. 25.

<sup>91</sup> Там же. С. 28.

<sup>92</sup> Там же. С. 29.

<sup>93</sup> Загоровский В.П. Судостроение на Дону... С. 15.

<sup>94</sup> Тушин Ю.П. К истории морского судостроения... С. 102.

<sup>95</sup> Тушин Ю.П. Русское мореплавание... С. 40.

<sup>96</sup> Загоровский В.П. Судостроение на Дону... С. 13.

недостаток в стране железа<sup>97</sup>. Вместе с тем В.П. Загоровский подтвердил выводы своих предшественников о том, что «умение и навыки в области судостроения вошли в XVII в. в плоть и кровь населения верхнедонских уездов, строительство судов стало обычным делом для большинства жителей края. Петр I, приступая к созданию флота под Воронежем в конце XVII в., несомненно, имел возможность опереться на богатый опыт и столетнюю судостроительную традицию местного населения»<sup>98</sup>.

Еще один центр речного судостроения, нацеленный на обеспечение противостояния с Крымским ханством, в XVII в. сформировался в Брянске. Однако, в отличие от донского судостроения, внимание к нему было обращено только в постсоветский период. По мнению брянского исследователя В.П. Алексева, с 1660-х гг. и до завоевания Крыма в 1783 г. Брянск стал центром по строительству судов, предназначенных для борьбы с Крымским ханством<sup>99</sup>. Особенно активное судостроение в Брянске и Трубчевске автор отмечал в 1670-е гг., что было связано с активизацией борьбы России с турецкой экспансией. Весьма примечательным является то внимание, которое В.П. Алексеев уделил снабжению судостроительных работ необходимыми материалами – железом, канатами, полотном<sup>100</sup>. Не менее важным представляется характеристика самой организации работ, когда все необходимое для них, включая рабочую силу, поставлялось бесплатно в результате государственной повинности<sup>101</sup>. Автор полагал, что после в целом неудачного начала строительства стругов в конце 1650-х гг. к 1678–1679 гг. в Брянске и Трубчевске были сформированы крупные центры сооружения речных судов<sup>102</sup>. В результате «опыт строительства судов в Брянске, накопленный в XVII в., активно использовался в XVIII в. на Брянской верфи, а галеры и дубель-шлюпки, построенные в Брянске, применялись в тех же самых целях, что и струги XVII века – для борьбы с Крымским ханством»<sup>103</sup>.

Наконец, исследователи не могли не обратить внимание и на собственно Волжский бассейн, где также довольно рано сложилась судостроительная традиция. Исследовавший эту проблему Н.П. Загоскин к числу крупных судостроительных центров в бассейне Волги относил Казань. По его словам, уже при покорении края «в Казани организуются так называвшиеся “летние плавные службы”, т.е. регулярные крейсерования по Волге, Каме и Вятке речных флотилий». В Казани под наблюдением воевод казенными мастерами осуществлялась постройка судов как для правительственных целей, так и для торговых<sup>104</sup>. По словам автора, в Казани «в начале XVIII-го века... была уже подготовлена почва для усиленного судостроения не только речного, но и морского, – а эта почва создавалась, конечно, предшествовавшей судостроительной деятельностью, углубляющейся далеко за пределы знаменательной эпохи петровских реформ»<sup>105</sup>. Еще одним центром допетровского судостроения Н.П. Загоскин называл Астрахань. Во второй половине XVII в. органом казенного судостроения здесь служил Деловой двор. При нем имелись верфи, обслуживавшиеся целым штатом мастеровых, в том числе кузнецами и «молотобойцами»<sup>106</sup>. По сведениям автора, первое упоминание о существовании Делового двора относилось к 1624 г., «когда этот двор, находясь под управлением сына боярского и нескольких целовальников, ведал астраханские казенные суда и низовые речные перевозки»<sup>107</sup>.

<sup>97</sup> Загоровский В.П. Судостроение на Дону... С. 6.

<sup>98</sup> Там же. С. 16.

<sup>99</sup> Алексеев В.П. Брянские струги / Брянские страницы истории Российского флота: сб. мат-лов конф. (г. Брянск, 22 октября 1996 г.). Брянск, 2003. С. 28.

<sup>100</sup> Там же. С. 31.

<sup>101</sup> Там же. С. 35.

<sup>102</sup> Там же. С. 37.

<sup>103</sup> Там же. С. 38.

<sup>104</sup> Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России... С. 415.

<sup>105</sup> Там же. С. 416.

<sup>106</sup> Там же. С. 418.

<sup>107</sup> Там же. С. 435.

Подобные оценки разделялись позднее И.А. Шубиным<sup>108</sup>, А.П. Шершовым<sup>109</sup>, Н.И. Барбашевым<sup>110</sup>. Ю.П. Тушин описывал Деловой двор как место, где сосредоточивались материальные ресурсы, предназначенные для судостроения. В частности, сюда сплавлялся плотами корабельный лес из Казани и других городов бассейна Волги, поступали веревки, холсты, судовые скобы, канаты, смола, нити парусные и прочие судовые принадлежности<sup>111</sup>. Современный исследователь М.А. Кирокосьян начало строительства кораблей для плавания по Каспийскому морю в Астрахани относит к 1557 г., правда, считая их преимущественно торговыми<sup>112</sup>. По мнению автора, более организованный характер судостроения принимает именно после учреждения Делового двора, который он также называет верфью. Однако качество построенных там военных судов было одинаковым с качеством судов пиратов, чем и объяснялась их низкая эффективность в противостоянии. Именно это обстоятельство, по утверждению М.А. Кирокосьяна, привело московское правительство в конечном итоге к убеждению о необходимости строительства кораблей европейского образца, что и было предпринято в Дединово<sup>113</sup>.

Подводя итог проведенному анализу, следует отметить, что при оценке допетровского периода в истории отечественного судостроения нельзя как допускать преувеличения достигнутых тогда результатов, выдавая за действительность порою умозрительные утверждения отдельных исследователей, так и игнорировать несомненную органичную связь между происходившими в это время событиями и событиями, последовавшими в петровский период.

Очевидно, что попытки строительства флота в допетровский период были связаны либо с необходимостью решения важных внешнеполитических задач России (борьба за выход к Балтийскому морю, противостояние турецко-татарской экспансии в низовьях Дона), либо для создания безопасных условий внешне- и внутриэкономических связей на Каспии и в бассейне Волги. Первый из указанных блоков задач решить не удалось, второй решался с переменным успехом. Можно определенно утверждать, что такой итог стал следствием отсутствия в России сформированной судостроительной промышленности, способной строить корабли европейских образцов. Из отмеченных в начале статьи признаков формирования отрасли в стране в данный период можно говорить только о наличии зачатков производственной инфраструктуры (верфь в Дединово, Деловой двор в Астрахани) и зачатков обеспечивающих отраслей промышленности в лице доменных вододействующих заводов в подмосковных уездах.

О допетровском периоде XVII в. можно говорить только как о времени, когда были созданы определенные предпосылки для формирования судостроительной отрасли в России. Особенно большое значение в этом смысле имел опыт дединовского судостроения, которое, по утверждению некоторых исследователей, продолжалось еще некоторое время и после отправки флотилии во главе с кораблем «Орел»<sup>114</sup>. Значение этого опыта нашло отражение даже в официальных актах современной России: в мае 2017 г. Постановлением Правительства РФ № 659 дата издания указа царя Алексея Михайловича о строительстве корабля «Орел» – 29 июня 1667 г. – была установлена в качестве профессионального праздника – Дня кораблестроителя. То есть на официальном уровне подчеркнута значимость данного события и его роль в институционализации судостроительной отрасли в России<sup>115</sup>. Впрочем, в научном плане данный факт не может рассматриваться в качестве решающего аргумента.

<sup>108</sup> Шубин И.А. Волга и волжское судоходство... С. 99–100.

<sup>109</sup> Шершов А.П. К истории военного кораблестроения... С. 265.

<sup>110</sup> Барбашев Н.И. Из истории морского судостроения... С. 124.

<sup>111</sup> Тушин Ю.П. Русское мореплавание... С. 41.

<sup>112</sup> Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии... С. 6.

<sup>113</sup> Там же. С. 15.

<sup>114</sup> Сукновалов А.Е. Строительство флота в России... С. 86; Кирокосьян М.А. Русский флаг на Каспии... С. 26.

<sup>115</sup> Об установлении профессионального праздника – Дня кораблестроителя / Правительство России [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/27931/> (дата обращения: 21.06.2021).

Зато можно вполне определенно утверждать, что опыт допетровского судостроения, причем не только дединовского, был использован уже в период правления Петра I, когда и произошла окончательная институционализация судостроительной промышленности. Об этом свидетельствует, как минимум следующее:

– многие из возникших в допетровское время центров военного судостроения сохранили свой статус и в последующий период (Воронеж, Казань, Астрахань, Брянск);

– в петровское время использовались схожие модели мобилизации людских и материальных ресурсов для реализации кораблестроительных программ, особенно это было характерно для периода подготовки к Азовским походам и строительства Азовского флота (1695–1712);

– опыт привлечения иностранного научно-технического опыта в судостроении в петровский период нашел самое широкое применение.

Проведенное исследование дает возможность утверждать, что тема судостроения в допетровской России нашла достаточно широкое, хотя и не вполне равномерное отражение в отечественной историографии. Прежде всего, следует отметить, что исследователями была хорошо изучена география судостроительной деятельности, организованной государством, и выявлены ее важнейшие центры. Наиболее детально и всесторонне изучены все аспекты строительства первого в России корабля европейского образца на верфи в с. Дединово. Вполне удовлетворительным можно считать освещение истории судостроения в бассейне Волги и на Каспии, прежде всего благодаря капитальным трудам И.А. Шубина и Н.П. Загоскина, а также плодотворной исследовательской деятельности М.А. Кирокосьяна. В то же время интерес исследователей к вопросам речного судостроения в районах, нацеленных на действия в Азовском и Черноморском бассейнах (Воронежский край и Брянск), носит явно фрагментарный характер. Наконец, представления о характере и результатах судостроения на балтийском стратегическом направлении, прежде всего на р. Западная Двина, в отечественной историографии представляются весьма гипотетичными и противоречивыми.

Если вести речь не столько о судостроении в целом с точки зрения самого процесса сооружения судов речного и морского типов в различных регионах допетровской России, а именно с позиции формирования судостроительной отрасли промышленности, то в этом отношении существуют определенные перспективы дальнейшего изучения проблемы. Возможным предметом более детального исследования могут стать как раз отмеченные выше взаимосвязи судостроительного опыта допетровского периода с последовавшим в конце XVII – начале XVIII в. бурным развитием кораблестроительной отрасли. Представляется весьма актуальным проведение комплексного исследования истории допетровского судостроения в XVII в. именно с позиций формирования отраслевых признаков, т.е. изучение мест сооружения судов и их оборудования, технологии изготовления судов, возможные зачатки проектно-конструкторского сопровождения кораблестроительных работ, источники и способы всестороннего обеспечения судостроительных работ. В ходе подобных исследований возможно будет подтвердить или опровергнуть целый ряд заключений, нашедших отражение в отечественной историографии, но носящих при этом умозрительный характер и не опирающихся на достоверные исторические факты.

### **Литература**

*Алексеев В.П.* Брянские струги // Брянские страницы истории Российского флота: сб. мат-лов конф. (г. Брянск, 22 октября 1996 г.). Брянск, 2003. С. 28–39.

*Аренс Е.И.* Русский флот. Исторический очерк. СПб.: Издание Экспедиции заготовления государственных бумаг, 1904. 66 с.

*Барбашев Н.И.* Из истории морского судостроения в России в первой четверти XVIII века // Труды Института истории естествознания и техники. 1959. Т. 21. С. 117–171.

*Белавенец П.И.* Материалы по истории русского флота. М.; Л.: Госвоенмориздат, 1940. 152 с.

*Белавенец П.И.* Нужен ли нам флот и значение его в истории России. СПб.: Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1910. 280 с.

*Бельшев Л.Л.* Судостроение военное // Военная энциклопедия: в 8 т. М.: Воениздат, 2003. Т. 7. С. 705–706.

*Берх В.Н.* Царствование царя Алексея Михайловича: в 2 ч. СПб.: Типография Х. Гинце, 1831. Ч. 1. 316 с.

*Боголюбов Н.* История корабля: в 2 т. М.: Типография Л.Ф. Снегирева, 1880. Т. 2. 670 с.

Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. / под ред. д-ра воен.-мор. наук кап. 1 ранга Н.В. Новикова; сост. В.А. Дивин, В.Г. Егоров, Н.Н. Землин и др. М.: Воениздат МВС СССР, 1948. 492 с.

*Быховский И.А.* Петровские корабли. Л.: Судостроение, 1982. 101 с.

*Веселаго Ф.Ф.* Очерк русской морской истории. СПб.: Типография Демакова, 1875. Ч. I. 658 с.

*Веселовский Г.М.* Воронеж в историческом и современно-статистическом отношениях. Воронеж: Типография губернского правления, 1866. 306 с.

*Висковатов А.* Строеие военных судов в России при царях Михаиле Федоровиче и Алексее Михайловиче // Морской сборник. 1856. № 1. Часть неофициальная. С. 89–131.

*Галактионов И., Чистякова Е.* А.Л. Ордин-Нащокин – русский дипломат XVII в. М.: Соцэкгиз, 1961. 134 с.

*Глазман А.* Морское судостроение на Руси с древних времен до XVIII века // Морской флот. 1950. № 2. С. 39–44.

*Головачов В.Ф.* История Севастополя, как русского порта. СПб.: Типография Департамента Уделов, 1872. 260 с.

*Демидова Н.Ф.* Приказы / Советская историческая энциклопедия: в 16 т. М.: Советская энциклопедия, 1968. Т. 11. Стлб. 560–566.

*Дмитриев Н.И., Колтычев В.В.* Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб.: Типография Морского министерства, 1909. 1030 с.

*Елагин С.И.* История русского флота. Период Азовский. СПб.: Типография Гогенфельдена и К°, 1864. 376 с.

*Елагин С.И.* Утверждение России на Балтийском побережье // Морской сборник. 1866. № 1. Часть неофициальная. С. 109–127.

*Загоровский В.П.* Попытка создания русского военно-морского флота на верхнем Дону в 60-х годах XVII века // Труды Воронежского государственного университета. Сб. историко-филологического факультета. 1957. Т. LX, вып. 2. С. 21–30.

*Загоровский В.П.* Судостроение на Дону в XVII веке и использование Россией донского парусного флота в борьбе против Крымского ханства и Турции: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Л., 1961. 19 с.

*Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. Казань: Лито-типография И.Н. Харитоновна, 1910. 489 с.

*Зув Л.П.* Начало военного кораблестроения в России // Судостроение. 1968. № 7. С. 71–72.

*Истомин М.П.* Рига и осада ее царем Алексеем Михайловичем // Труды десятого археологического съезда в Риге 1896 г. Т. 1. М.: Типография Г. Лисснера и А. Гешеля, 1899. С. 229–240.

Доценко В.Д., Богатырев И.В., Вахарловский Г.А., Кротов П.А., Сацкий А.Г. История отечественного судостроения IX–XIX вв. СПб.: Судостроение, 1994. Т. 1. Парусное деревянное судостроение. 472 с.

*Квашнин-Самарин Е.Н.* Морская идея в русской земле. СПб.: Типография Морского министерства, 1912. 189 с.

*Кирокосьян М.А.* Русский флаг на Каспии: Два столетия Каспийской флотилии, середина XVII – середина XIX вв. Астрахань: Издатель Сорокин Роман Васильевич, 2011. 226 с.

Книга Устав морской о всем, что касается доброму управлению, в бытности флота на море. СПб.: Санкт-Петербургская типография, 1720. 656 с.

*Лопатников В.А.* Ордин-Нащокин. Опередивший время. М.: Молодая гвардия, 2017. 304 с.

*Лунин Б.В., Потапов Н.И.* Азовские походы Петра I (1695–1696 гг.). Ростов н/Д.: Ростовское облкнигиздат, 1940. 104 с.

*Лучининов С.Т.* Дело о строении «Орла» // Судостроение. 1974. № 1. С. 58–61.

*Медовиков П.* Историческое значение царствования Алексея Михайловича. М.: Типография А. Семена, 1854. 256 с.

*Монаков М.С., Родионов Б.И.* История российского флота в свете мировой политики и экономики (X–XIX вв.) / под общ. ред. В.И. Куроедова. М.: Кучково поле, 2006. 832 с.

Об установлении профессионального праздника – Дня кораблестроителя // Правительство России [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/27931/> (дата обращения: 21.06.2021).

«Орел» // Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: [https://bigenc.ru/military\\_science/text/2684287](https://bigenc.ru/military_science/text/2684287) (дата обращения: 23.06.2021).

*Попов А.* О построении корабля Орла в государственное царя Алексея Михайловича. М.: Типография А. Семена, 1858. 18 с.

*Резников В.* На пути к морю // Морской сборник. 1992. № 12. С. 81–83.

*Скрягин С.А.* Мореходство и его влияние на развитие Русского государства // Морской сборник. 1898. № 8. Часть неофициальная. С. 1–40.

*Соловьев С.М.* История России с древнейших времен. 2-е изд. СПб.: Типография Товарищество «Общественная польза», 1896. Кн. 3. 1580 стлб.

Списки лицам, начальствовавшим в России морскою частию, от учреждения корабельного приказа (1667) до настоящего положения. СПб.: Типография И. Греча, 1831. 24 с.

Судостроение военное // Советская военная энциклопедия: в 8 т. / гл. ред. комис. Маршал Сов. Союза А.А. Гречко. М.: Воениздат, 1979. Т. 7. С. 593–594.

*Сукновалов А.Е.* Строительство флота в России во второй половине XVII века // Морской сборник. 1946. № 3. С. 76–93.

*Тихомиров М.Н.* Борьба русского народа за выход к морю в XIII–XVII вв. // Русское военно-морское искусство: сб. ст. М., 1951. С. 25–40.

*Тушин Ю.П.* К истории морского судостроения // Военно-исторический журнал. 1970. № 8. С. 101–104.

*Тушин Ю.П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII век). М.: Наука, 1978. 183 с.

*Фальковский Н.И.* Москва в истории техники. М.: Московский рабочий, 1950. 528 с.

*Федотенков В.Н.* «Орел» / Советская военная энциклопедия: в 8 т. М., 1978. Т. 6. С. 109.

*Цветаев Д.В.* Протестантство и протестанты в России до эпохи преобразований. М.: Университетская типография, 1890. 789 с.

*Цветаев Д.В.* Основание русского флота: исторический очерк. СПб.: Тип. Т-ва «Общественная польза», 1896. 16 с.

*Чернов А.В.* Вооруженные силы Русского государства в XV–XVII вв. М.: Воениздат, 1954. 224 с.

*Шведе К.Л.* Краткий очерк истории кораблей имени «Орел» с 1668 по 1902 г. СПб.: Типография Морского министерства, 1902. 34 с.

*Шершов А.П.* История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.; Л.: Госвоенмориздат, 1940. 360 с.

*Шершов А.П.* К истории военного кораблестроения. М.: Военмориздат, 1952. 364 с.

*Шишков А.П.* Список кораблям и прочим судам всего Российского флота от начала заведения онаго до нынешнего времени, с историческими, вообще о действиях флота и о каждом судне примечаниями. СПб.: Типография Морского шляхетского кадетского корпуса, 1799. Ч. 1. [7], 323 с.

Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М.: Транспечать, 1927. 912 с.

Яковлев И.И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения. Л.: Судостроение, 1970. 384 с.

### References

Alekseev, V.P. (2003). Bryanskie strugi [Bryansk Plows]. In *Bryanskie stranitsy istorii Rossiyskogo flota*. Bryansk, pp. 28–39.

Arens, E.I. (1904). *Russkiy flot. Istoricheskiy ocherk* [Russian Fleet. Historical Essay]. St. Petersburg, Izdaniye Ekspeditsii zagotovleniya gosudarstvennykh bumag. 66 p.

Barbashev, N.I. (1959). Iz istorii morskogo sudostroeniya v Rossii v pervoy chetverti XVIII veka [From the History of Marine Shipbuilding in Russia in the First Quarter of the 18<sup>th</sup> Century]. In *Trudy Instituta istorii estestvoznaniya i tekhniki*. Vol. 21, pp. 117–171.

Belavenets, P.I. (1910). *Nuzhen li nam flot i znachenie ego v istorii Rossii* [Do We Need a Fleet and Its Meaning in the History of Russia]. St. Petersburg, Tovarithchestvo P. Golike i A. Vil'borg, 280 p.

Belavenets, P.I. (1940). *Materialy po istorii russkogo flota* [Materials on the History of the Russian Fleet]. Moscow, Leningrad, Gosvoenmorizdat. 152 p.

Belyshev, L.L. (2003). Sudostroenie voennoe [Military Shipbuilding]. In *Voennaya entsiklopediya*. Vol. 7. Moscow, pp. 705–706.

Berkh, V.N. (1831). *Tsarstvovanie tsarya Alekseye Mikhaylovicha* [The Reign of Tsar Alexey Mikhailovich]. Part. 1. St. Petersburg, Tipografiya Kh. Gintse. 316 p.

Bogolyubov, N. (1880). *Istoriya korablya* [The History of the Ship]. Vol. 2. Moscow, Tipografiya L.F. Snegireva. 670 p.

Bykhovskiy, I.A. (1982). *Petrovskie korabely* [Peter's Shipbuilders]. Leningrad, Sudostroyeniye. 101 p.

Chernov, A.V. (1954). *Vooruzhennyye sily Russkogo gosudarstva v XV–XVII vv.* [Armed Forces of the Russian State in the 10<sup>th</sup> – 17<sup>th</sup> Centuries]. Moscow, Voenizdat. 224 p.

Demidova, N.F. (1968). Prikazy [Prikazes]. In *Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya*. Vol. 11. Moscow, col. 560–566.

Dmitriev, N.I., Kolpychev, V.V. (1909). *Sudostroitel'nye zavody i sudostroenie v Rossii i za granitseiy* [Shipyards and Shipbuilding in Russia and Abroad]. St. Petersburg. 1030 p.

Dotsenko, V.D., Bogatyrev, I.V., Vakharlovskiy, G.A., Krotov, P.A., Satskiy, A.G. (1994). *Istoriya otechestvennogo sudostroeniya IX–XIX vv.* [The History of Domestic Shipbuilding in the 9<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Centuries]. Vol. 1. St. Petersburg, Sudostroyeniye. 472 p.

Elagin, S.I. (1864). *Istoriya russkogo flota. Period Azovskiy* [History of the Russian Fleet. The Azov Period]. St. Petersburg, Tipografiya Gogenfel'dena i K<sup>o</sup>. 376 p.

Elagin, S.I. (1866). Utverzhenie Rossii na Baltiyskom pribrezh'ii [Russian Approval on the Baltic Coast]. In *Morskoy sbornik*. No. 1, pp. 109–127.

Fal'kovskiy, N.I. (1950). *Moskva v istorii tekhniki* [Moscow in the History of Technics]. Moscow. 528 p.

Fedotenkov, V.N. (1978) “Orel” [“Orel”]. In *Sovetskaya voennaya entsiklopediya*. Vol. 6. Moscow, p. 109.

Galaktionov, I., Chistyakova, E. A.L. *Ordin-Nashchokin – russkiy diplomat XVII v.* [A.L. Ordin-Nashchokin – Russian Diplomat of the 17<sup>th</sup> Century]. Moscow, Sotsekgiz. 134 p.

Glazman, A. (1950). Morskoe sudostroenie na Rusi s drevnikh vremen do XVIII veka [Marine Shipbuilding in Russia from Ancient Times to the 18<sup>th</sup> Century]. In *Morskoy flot*. No. 2, pp. 39–44.

Golovachov, V.F. (1872). *Istoriya Sevastopolya, kak russkogo porta* [The History of Sevastopol as a Russian Port]. St. Petersburg, Tipografiya Departamenta Udelov. 260 p.

Istomin, M.P. (1899). Riga i osada ee tsarem Alekseem Mikhaylovichem [Riga and Its Siege by Tsar Alexey Mikhailovich]. In *Trudy desyatogo arkheologicheskogo s'ezda v Rige 1896 g.* Vol. 1, pp. 229–240.

Kirokos'yan, M.A. (2011). *Russkiy flag na Kaspii: Dva stoletiya Kaspiyskoy flotilii, seredina XVII – seredina XIX vv.* [Russian Flag in the Caspian: Two Centuries of the Caspian Flotilla, mid-17<sup>th</sup> – mid-19<sup>th</sup> Centuries]. Astrahan', Izdatel' Sorokin Roman Vasil'evich. 226 p.

(1720). *Kniga Ustav morskoy. O vsem, chto kasaetsya dobromu upravleniyu, v bytnosti flota na more* [Book of the Charter of the Marine. Everything about Good Maritime Fleet Management While at Sea]. St. Petersburg, Sankt-Peterburgskaya tipografiya. 656 p.

Kvashnin-Samarin, E.N. (1912). *Morskaya ideya v russkoy zemle* [Marine Idea in Russian Land]. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo ministerstva. 189 p.

Lopatnikov, V.A. (2017). *Ordin-Nashchokin. Operedivshiy vremya* [Ordin-Nashchokin. Ahead of His Time]. Moscow, Molodaya Gvardiya. 304 p.

Luchininov, S.T. (1974). Delo o stroenii "Orla" [The Case of the Construction of the Ship "Orel"]. In *Sudostroenie*. No. 1, pp. 58–61.

Lunin, B.V., Potapov, N.I. (1940). *Azovskie pokhody Petra I (1695–1696 gg.)* [The Azov Campaigns of Peter I (1695–1696)]. Rostov-on-Don, Rostovskioye oblknigizdat. 104 p.

Medovikov, P. (1854). *Istoricheskoe znachenie tsarstvovaniya Alekseya Mikhaylovicha* [The Historical Significance of the Reign of Alexey Mikhaylovich]. Moscow, Tipografiya A. Semena. 256 p.

Monakov, M.S., Rodionov, B.I. (2006). *Istoriya rossiyskogo flota v svete mirovoy politiki i ekonomiki (X–XIX vv.)* [The History of the Russian Fleet in the Light of World Politics and Economics (10<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> Centuries)]. Moscow, Kuchkovo pole. 832 p.

Novikov, N.V. (Ed.) (1948). *Boevaya letopis' russkogo flota: Khronika vazhneyshikh sobytiy voennoy istorii russkogo flota s IX v. po 1917 g.* [The Combat Chronicle of the Russian Fleet: Chronicle of the Most Important Events in the Military History of the Russian Fleet from the 9<sup>th</sup> Century to 1917]. Moscow, Voenizdat MVS SSSR. 492 p.

*Ob ustanovlenii professional'nogo prazdnika – Dnya korablestroitelya* [On the Establishment of a Professional Holiday – the Day of the Shipbuilder]. URL: <http://government.ru/docs/27931/> (date of access 21.06.2021).

"Orel" ["Orel"]. In *Bol'shaya rossiyskaya entsiklopediya*. URL: [https://bigenc.ru/military\\_science/text/2684287](https://bigenc.ru/military_science/text/2684287) (date of access 23.06.2021).

Popov, A. (1858). *O postroenii korablya Orla v gosudarstvovanie tsarya Alekseya Mikhaylovicha* [About the Construction of the Ship Oryol During the Reign of Tsar Alexei Mikhailovich]. Moscow, Tipografiya A. Semena. 18 p.

Reznikov, V. (1992). Na puti k moryu [On the Way to the Sea]. In *Morskoy sbornik*. No. 12, pp. 81–83.

Shershov, A.P. (1940). *Istoriya voennogo korablestroeniya s drevneyshikh vremen i do nashikh dneiy* [The History of Military Shipbuilding from Ancient Times to Present Day]. Moscow., Leningrad, Gosvoenmorizdat. 360 p.

Shershov, A.P. (1952). *K istorii voennogo korablestroeniya* [Towards the History of Military Shipbuilding]. Moscow, Voenmorizdat. 364 p.

Shishkov, A.P. (1799). *Spisok korablyam i prochim sudam vsego Rossiyskogo flota ot nachala zavedeniya onago do nyneshnego vremeni, s istoricheskimi, voobshche o deystviyakh flota i o kazhdom sudne primechaniyami* [List of Ships and Other Vessels of the Entire Russian Fleet from its Beginning to the Present Time, with Notes on the History and Actions of the Fleet]. Part 1. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo shlyakhetskogo kadetskogo korpusa. 323 p.

Shubin, I.A. (1927). *Volga i volzhskoe sudokhodstvo* [Volga and Volga Shipping]. Moscow. 912 p.

Shvede, K.L. (1902). *Kratkiy ocherk istorii korabley imeni "Orel" s 1668 po 1902 g.* [A Brief Outline of the History of the Ships Named "Orel" from 1668 to 1902]. St. Petersburg, Tipografiya Morskogo ministerstva. 34 p.

Skryagin, S.A. (1898). Morekhodstvo i ego vliyanie na razvitie Russkogo gosudarstva [Navigation and Its Influence on the Development of the Russian State]. In *Morskoy sbornik*. No. 8, pp. 1–40.

Solov'ev, S.M. (1896). *Istoriya Rossii s drevneishikh vremen. Kn. 3.* [History of Russia since Ancient Times. Book 3]. St. Petersburg, Obshchestvennaya poliza. 1580 col.

(1831). *Spiski litsam, nachal'stvovavshim v Rossii morskoyu chastiyu, ot uchrezhdeniya korabel'nogo prikaza (1667) do nastoyashchago polozheniya* [Lists to Persons in Command of the Naval Unit in Russia, from the Establishment of the Ship's Prikaz (1667) to Present Time]. St. Petersburg, Tipografiya I. Grecha. 24 p.

(1979). *Sudostroenie voennoe* [Military Shipbuilding]. In *Sovetskaya voennaya entsiklopediya*. Vol. 7. Moscow, pp. 593–594.

Suknovalov, A.E. (1946). *Stroitel'stvo flota v Rossii vo vtoroy polovine XVII veka* [Fleet Construction in Russia in the Second Half of the 17<sup>th</sup> Century]. In *Morskoy sbornik*. No. 3, pp. 76–93.

Tikhomirov, M.N. (1951). *Bor'ba russkogo naroda za vykhod k moryu v XIII–XVII vv.* [The Struggle of the Russian People for Access to the Sea in the 13<sup>th</sup> – 17<sup>th</sup> Centuries]. In *Russkoe voenno-morskoe iskusstvo*. Moscow, pp. 25–40.

Tsvetaev, D.V. (1890). *Protestantstvo i protestanty v Rossii do epokhi preobrazovaniy* [Protestantism and Protestants in Russia Before the Era of Transformations]. Moscow, Universitetskaya tipografiya. 789 p.

Tsvetaev, D.V. (1896). *Osnovanie russkogo flota: Istoricheskiy ocherk* [The Founding of the Russian Fleet: Historical Sketch]. St. Petersburg, Obshchestvennaya pol'za. 16 p.

Tushin, Yu.P. (1970). *K istorii morskogo sudostroeniya* [Towards the History of Marine Shipbuilding]. In *Voenno-istoricheskiy zhurnal*. No. 8, pp. 101–104.

Tushin, Yu.P. (1978). *Russkoe moreplavanie na Kaspiyskom, Azovskom i Chernom moryakh (XVII vek)* [Russian Navigation in the Caspian, Azov and Black Seas (17<sup>th</sup> Century)]. Moscow, Nauka. 183 p.

Veselago, F.F. (1875). *Ocherk russkoiy morskoy istorii* [Essay on Russian Maritime History]. Part. I. St. Petersburg, Tipografiya Demakova. 658 p.

Veselovskiy, G.M. (1866). *Voronezh v istoricheskom i sovremenno-statisticheskom otnosheniyakh* [Voronezh in Historical and Modern Statistical Terms]. Voronezh, Tipografiya Gubernskogo pravleniya. 306 p.

Viskovatov, A. (1856). *Stroenie voennykh sudov v Rossii pri tsaryah Mikhaile Fedoroviche i Aleksee Mikhayloviche* [Construction of Warships in Russia under Tsars Mikhail Fedorovich and Alexey Mikhaylovich]. In *Morskoy sbornik*. No. 1, pp. 89–131.

Yakovlev, I.I. (1970). *Korabli i verfi. Ocherki istorii otechestvennogo sudostroeniya* [Ships and Shipyards. Essays on the History of Domestic Shipbuilding]. Leningrad, Sudostroenie. 384 p.

Zagorovskiy, V.P. (1957). *Popytka sozdaniya russkogo voenno-morskogo flota na verkhnem Donu v 60-kh godakh XVII veka* [An Attempt to Create a Russian Navy on the upper Don in the 60s of the 17<sup>th</sup> Century]. In *Trudy Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta*. Iss. 2, pp. 21–30.

Zagorovskiy, V.P. (1961). *Sudostroenie na Donu v XVII veke i ispol'zovanie Rossiey donskogo parusnogo flota v bor'be protiv Krymskogo khanstva i Turtsii* [Shipbuilding on the Don in the 17<sup>th</sup> Century and the Use of the Don Sailing Fleet by Russia in the Fight Against the Crimean Khanate and Turkey]. Cand. hist. sci. diss. abstract. Leningrad. 19 p.

Zagoskin, N.P. (1910). *Russkie vodnye puti i sudovoe delo v dopetrovskoy Rossii* [Russian Waterways and Ship Business in Pre-Petrine Russia]. Kazan', lito-tipografiya I.N. Kharitonova. 489 p.

Zuev, L.P. (1968). *Nachalo voennogo korablestroeniya v Rossii* [The Beginning of Military Shipbuilding in Russia]. In *Sudostroenie*. No. 7, pp. 71–72.

Д.А. Ананьев\*

**ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ И СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В XX ВЕКЕ В ОСВЕЩЕНИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И ЗАРУБЕЖНОЙ (АНГЛОЯЗЫЧНОЙ) ИСТОРИОГРАФИИ: ОСНОВНАЯ ПРОБЛЕМАТИКА ИССЛЕДОВАНИЙ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-16  
УДК 94(98)+001.2"18/19"*Выходные данные для цитирования:**Ананьев Д.А. История освоения Российской Арктики и Северного морского пути в XX веке в освещении отечественной и зарубежной (англоязычной) историографии: основная проблематика исследований // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 222–237. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-16.pdf>*

D.A. Anan'ev\*

**THE 20<sup>TH</sup> CENTURY HISTORY OF THE RUSSIAN ARCTIC AND NORTHERN SEA ROUTE DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN AND FOREIGN (ENGLISH-LANGUAGE) HISTORIOGRAPHY: KEY RESEARCH PROBLEMS**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-16

*How to cite:**Anan'ev D.A. The 20<sup>th</sup> Century History of the Russian Arctic and Northern Sea Route Development in the Russian and Foreign (English-Language) Historiography: Key Research Problems // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 222–237. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-16.pdf>]*

**Abstract.** The article gives an overview of the most significant Russian and Foreign (English-Language) works on the history of Russian Arctic development in the 20th centuries; determines key problems analyzed by the researchers. It is concluded that Russian and foreign specialists using theories of “colonization”, “modernization”, “frontier” covered a wide range of issues related to the history of Arctic exploration, reorganization of administrative system, demographic and socioeconomic development especially during the Soviet period. Special attention was paid by historians to the history of transport communications, first of all, the development of the Northern Sea Route (V.Yu. Vize, M.I. Belov, D.M. Pinkhelson, L.B. Krasavtsev, K.I. Zubkov, V.P. Karpov et al.). Researchers emphasized the strategic importance of the northern sea communications during the war period. However, problems of economic life in the Arctic during the Great Patriotic War remain understudied. Unlike the Soviet historiography, many foreign researchers (T.A. Taracouzio, K.J. Webster, K. Krypton et al.) gave the tsarist policy in the Arctic a better score; noted the negative effects of the aboriginal policies and natural environment damage, while showing increased interest in the issues of international cooperation, geopolitics and military strategy in the Arctic. A key feature of the contemporary historiography is its attempt to put the history of the Russian Arctic into the global context considering it as a part of a single Arctic region.

**Keywords:** Arctic zone of Russian Federation, Northern Sea Route, Glavsevmorput, Western historiography.

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

---

\* **Денис Анатольевич Ананьев**, кандидат исторических наук, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия, e-mail: [denis.ananyev@gmail.com](mailto:denis.ananyev@gmail.com)  
**Denis Anatolyevich Anan'ev**, Candidate of Historical Sciences, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia, e-mail: [denis.ananyev@gmail.com](mailto:denis.ananyev@gmail.com)

**Аннотация.** В статье содержится обзор основных работ отечественных и зарубежных (англоязычных) историков, посвященных истории освоения Арктики в XX в.; определяется основная проблематика исследований. Установлено, что отечественные и зарубежные специалисты, опиравшиеся на теории «колонизации», «модернизации», «фронтира», осветили широкий круг вопросов, связанных с историей научного изучения, реорганизации системы управления, демографического и социально-экономического развития Арктики. Особое внимание в историографии уделялось истории развития транспортных коммуникаций, прежде всего освоения Северного морского пути (В.Ю. Визе, М.И. Белов, Д.М. Пинхельсон, Л.Б. Красавцев, К.И. Зубков, В.П. Карпов), подчеркивалось стратегическое значение северных морских коммуникаций в военный период. Вместе с тем, по заключению исследователей, проблемы хозяйственно-экономической жизни в Арктике в годы Великой Отечественной войны по-прежнему нуждаются в более глубоком изучении. В отличие от советской историографии, англоязычные исследователи (Т.А. Таракузио, К.Дж. Уэбстер, К. Криптон и др.), как правило, давали более высокую оценку результатов освоения Арктики в дореволюционный период, указывая вместе с тем на негативные последствия политики в отношении коренного населения, а также экологический ущерб от хозяйственной деятельности в регионе, проявляли повышенный интерес к вопросам международного взаимодействия, геополитической и военно-стратегической проблематике. Особенно сильно современной историографии является стремление исследователей вписать историю Российской Арктики в общемировой контекст, рассматривая ее в рамках единого Арктического региона.

**Ключевые слова:** Арктическая зона РФ, Северный морской путь, Главсевморпуть, западная историография.

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

---

Необходимость решения многочисленных политических, экономических, правовых и экологических проблем, связанных с развитием Арктической зоны России, заставляет переосмыслить исторический опыт ее освоения. Особый интерес исследователей вызывает история Арктики в XX в., прежде всего в советский период, когда индустриально-транспортное и социально-культурное развитие северных территорий характеризовалось «такими масштабами, темпами и результатами, которых не знало ни одно из приарктических государств»<sup>1</sup>. Всестороннее изучение советских практик освоения Арктики невозможно без осмысления накопленного историографического опыта. Цель статьи – определить основную проблематику работ отечественных и зарубежных (англо-американских) историков-арктиковедов, посвященных проблемам освоения региона в XX в., когда Россия активизировала усилия по его освоению в условиях резкого обострения международной конкуренции.

В современной историографии (в работах Н.М. Игнатовой<sup>2</sup>, А.И. Широкова<sup>3</sup>, П.В. Федорова<sup>4</sup> и др.) всесторонне освещаются **теоретические аспекты темы**; обсуждаются основные подходы к ее изучению (например, теории «колонизации», «модернизации»), анализируется содержание таких понятий, как «колонизация», «спецколонизация», «внутренняя колонизация» (А. Эткинд, И.В. Кукулин<sup>5</sup> и др.), «принудительная колонизация» (В.И. Коро-

---

<sup>1</sup> Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера, Урала и Западной Сибири). М., 2019. С. 4–5.

<sup>2</sup> Игнатова Н.М. Колонизация и спецколонизация в XX в.: основные подходы в современной отечественной историографии // Вопросы истории. 2021. № 5. Ч. 1. С. 279–287.

<sup>3</sup> Широков А.И. Формы и методы колонизации Северо-Востока СССР в 1930–1950-е гг.: Дальстрой // Вестник Томского государственного университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2012. № 1. С. 26–35.

<sup>4</sup> Федоров П.В. Северное направление российской стратегии в современной отечественной историографии // Отечественная история. 2009. № 3. С. 42–51.

<sup>5</sup> Там, внутри. Практики внутренней колонизации в культурной истории России: сб. ст. М., 2012.

таев<sup>6</sup>) и др. В статье Н.М. Игнатовой особое внимание уделяется направлению в историографии колониализма, связанному с теорией «фронта». По наблюдениям исследовательницы, в отечественной историографии северные территории России (наряду с Дальним Востоком, Уралом, Сибирью и другими регионами, которые богаты ресурсами, необходимыми для развития экономики страны) были отнесены в зоны «фронта» Н.Ю. Замятиной<sup>7</sup>. На современном этапе данная теория разрабатывается применительно к истории арктических и приарктических регионов, например в работах А.Н. Пилясова, который приходит к выводу, что противоречия развития российских заполярных территорий связаны с трансформацией Арктики «из глобальной периферии в глобальный “фронт”, когда российская арктическая зона становится территорией пионерного освоения на суше и на шельфе»<sup>8</sup>.

В монографии новосибирских историков, посвященной анализу приоритетных проблем, связанных с историческим обоснованием пребывания Российского государства в Арктике, активно использовался термин «освоение», который включает в себя самые разные процессы, связанные с изучением и присутствием россиян на арктических территориях, обживанием их и использованием в своей хозяйственной и прочей деятельности.<sup>9</sup> Признавая отсутствие в исторической литературе однозначного понимания термина «освоение» (который чаще всего отождествляется с термином «колонизация»), авторы соглашались с определением академика В.В. Алексеева, согласно которому освоение какого-либо региона – это одновременно овладение им и сохранение под юрисдикцией государства, а также разностороннее изучение его природных ресурсов с точки зрения вовлечения их в хозяйственный оборот. Кроме того, освоение территории должно сопровождаться заселением мигрантами, приносящими в регион культурные инновации.<sup>10</sup>

Анализ основной проблематики исследований показывает, что в современной отечественной историографии большое внимание уделяется изучению целей и итогов **государственной политики в Арктике**, определению геополитического и военно-стратегического значения, международно-правового статуса региона<sup>11</sup>. Многие современные исследователи не рассматривают 1917 г. как рубежную дату развития региона в XX в., полагая, что хотя революция и предопределила начало радикальных политических и социально-экономических преобразований, изменивших исторические судьбы народов Арктической зоны, она все же не нарушила общего хода ее истории.

Большинство современных исследований посвящено периоду 1920–1930-х гг. (см. работы М.В. Буторина, А.В. Сметанина, В.Я. Шашкова, В.И. Кортаева, А.А. Киселева и др.)<sup>12</sup>. По заключению П.В. Федорова, в отличие от советской историографии, писавшей преимущественно о проблемах создания ресурсной базы на Крайнем Севере, современные авторы, изучающие ключевые направления государственной политики в Арктике, сместили акцент к

<sup>6</sup> Кортаев В.И. На пороге демографической катастрофы: принудительная колонизация и демографический кризис в Северном крае в 1930-е годы XX века. Архангельск, 2004.

<sup>7</sup> Замятина Н.Ю. Зона освоения (фронт) и ее образ в американской и русской культурах // *Общественные науки и современность*. 1998. № 5. С. 75–89.

<sup>8</sup> Пилясов А.Н. Российский Арктический фронт: парадоксы развития // *Регион: экономика и социология*. 2015. № 3 (87). С. 3.

<sup>9</sup> Комлева Е.В., Куперштох Н.А., Ламин В.А. и др. Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения. Новосибирск, 2017.

<sup>10</sup> Алексеев В.В. *Общественный потенциал истории*. Екатеринбург, 2004. С. 2–30; Комлева Е.В., Куперштох Н.А., Ламин В.А. и др. *Россия в Арктике...* С. 19.

<sup>11</sup> Сыченкова Е.В. *Европейский Север России: реалии и перспективы международного сотрудничества*. Мурманск, 1999; Синцов А.Г. *Север в системе геополитических координат современной России*. М., 2004; Федоров П.В. *Северное направление российской стратегии в современной отечественной историографии // Отечественная история*. 2009. № 3. С. 42–51.

<sup>12</sup> Буторин М.В., Сметанин А.В. *ГУЛАГ на Севере*. Архангельск, 1992; Морозов Н.А. *ГУЛАГ в Коми крае, 1929–1956*. Сыктывкар, 1997; Шашков В.Я. *Репрессии в СССР против крестьян и судьбы спецпереселенцев Карело-Мурманского края*. Мурманск, 2000; Кортаев В.И. *На пороге демографической катастрофы: принудительная колонизация и демографический кризис...*; Киселев А.А. *ГУЛАГ на Мурмане: Репрессии 30–50-х годов XX века на Кольском полуострове*. Мурманск, 2008.

процессу установления советской государственности и роли в нем северных регионов<sup>13</sup>. В этот период северные регионы получили средства на свое развитие (в том числе огромный трудовой резерв заключенных и спецпереселенцев, обеспечивших значительный прирост населения) и превратились в «фактор ресурсной безопасности СССР», и вместе с тем уже не стремились обеспечить себе некоторую степень региональной самостоятельности, попав под жесткий контроль центра.

Следующий крупный этап (1930–1980-е гг.), по мнению исследователей<sup>14</sup>, характеризуется широкомасштабным освоением Российской Арктики, планомерным ее научным изучением, приоритетным освоением трассы Северного морского пути, созданием промышленных «очагов» на самом Крайнем Севере. Изучению советского опыта освоения Арктики посвящена монография К.И. Зубкова и В.П. Карпова, увидевшая свет в 2019 г.<sup>15</sup> Анализируя цели, направления и методы советской арктической политики, проблемы разработки и реализации стратегических подходов к освоению региона, выбора управленческих решений и оценки их результативности, авторы называют масштабное освоение Арктической зоны (наряду с покорением атомной энергии и космоса) выдающимся знаковым достижением СССР, одной из «высот», ориентируясь на которую, следует оценивать результативность советской модели.

Специальные исследования по истории социально-экономического развития советской Арктики посвятили А.Н. Кустышев, В.В. Смирнова, С.И. Шубин, Е.В. Хатанзейская, Н.В. Офицерова, М.В. Комгорт, В.П. Тимошенко, В.П. Карпов, Н.Ю. Гаврилова и др.<sup>16</sup> В последние десятилетия проблемы освоения Севера исследовались главным образом в рамках изучения региональной истории. Большинство работ посвящено истории освоения Европейского Севера в 1920–1950-х гг., а также арктических районов Западной Сибири, что объясняется огромным интересом к Западно-Сибирскому нефтегазовому комплексу (ЗСНГК)<sup>17</sup>. В развитии современной региональной историографии важной вехой стала публикация в 2010 г. под эгидой Института истории и археологии УрО РАН (Екатеринбург) фундаментального двухтомного труда «История Ямала»<sup>18</sup>.

Особое внимание в историографии уделялось истории **развития транспортных коммуникаций, прежде всего освоения Северного морского пути**. Большинство работ научного и научно-популярного характера увидело свет в советское время (В.Ю. Визе, М.И. Белов, Д.М. Пинхельсон и др.), когда, по определению В.П. Карпова, «исторические проблемы имели заданный характер анализа и подачи исторического материала»<sup>19</sup>.

<sup>13</sup> Федоров П.В. Северное направление...

<sup>14</sup> Комлева Е.В., Куперштох Н.А., Ламин В.А. и др. Россия в Арктике...

<sup>15</sup> Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики... С. 6–7; Большакова О.В. Рец. на: Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера, Урала и Западной Сибири). М., 2019. 367 с. // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 5. История: Реферативный журнал. 2020. № 3. С. 85–96.

<sup>16</sup> Кустышев А.Н. Промышленное строительство в системе ГУЛАГа на Европейском Севере России в 1930 – начале 1940-х годов: масштабы, тенденции, проблемы // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. Т. 7, № 6. Ч. 2. С. 58–63; Смирнова В.В., Шубин С.И. Развитие региональных центров Европейского Севера России в условиях советской модернизации 1920–1930-х гг. // Вопросы территориального развития. 2017. Вып. 3 (38). [Электронный ресурс]. URL: <http://vtr.isert-ran.ru/article/2266> (дата обращения: 16.05.2022); Хатанзейская Е.В. Архангельск в системе спецколонизации Северного края в 1929–1936 гг. // Новейшая история России. 2016. № 3 (17). С. 93–10; Офицерова Н.В. Природные ресурсы регионов в советском индустриальном проекте в 1920-х – начале 1930-х годов (на материалах Европейского Севера СССР) // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2017. Т. 8, № 1. С. 26–34; Боякова С.И. Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 – июнь 1941 г.). Новосибирск, 1995; Карпов В.П., Гаврилова Н.Ю. Очерки истории отечественной нефтяной и газовой промышленности. Тюмень, 2002; Комгорт М.В. Западно-Сибирская нефтегазоносная провинция: история открытия. Тюмень, 2008; Зубков К.И. Ямальский Север в советской региональной политике 1920-х – 1950-х гг.: методологический аспект // Гуманитарные науки в Сибири. 2009. № 3. Вып. 2. С. 20–24.

<sup>17</sup> Карпов В.П. К историографии создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Горные ведомости. 2008. № 3. С. 92–98.

<sup>18</sup> История Ямала: в 2 т. Екатеринбург, 2010.

<sup>19</sup> Карпов В.П. Северный морской путь – прошлое и будущее российской Арктики // Государственная политика

В середине 1950–1960-х гг. увидела свет самая крупная работа по истории изучения и освоения Арктики: четырехтомник «История открытия и освоения Северного морского пути»<sup>20</sup>. Его авторы – профессиональные историки (три тома написал М.И. Белов, еще один том – Д.М. Пинхенсон), которые впервые ввели огромные массивы до тех пор никогда не публиковавшихся архивных материалов. М.И. Белов и Д.М. Пинхельсон рассматривали соотношение производительных сил и производственных отношений, состояние экономики в разные периоды времени, выявляли движущие силы исторических процессов, изучали борьбу классов на примере освоения Арктики. По сути, ими впервые была предложена периодизация всей истории освоения Российской Арктики.

Появление книги в 1950-х гг., по мнению П.А. Филина, было связано с необходимостью осмысления этапа бурного взрывного освоения Арктики в 1930–1950-х гг., а также изменений, связанных со сменой политического курса. На данный момент работа М.И. Белова и Д.М. Пинхельсона остается самым масштабным, четко структурированным и научно обоснованным опытом системного анализа исторических процессов в Арктике. В числе недостатков работы П.А. Филин называет «идеологические аспекты, не позволявшие раскрыть все полотно исторических событий, а также фактически исключение истории Советской Арктики из всемирной истории, ее рассмотрение в отрыве от общемировых исторических процессов и процессов в циркумполярной зоне»<sup>21</sup>.

В центре внимания современных исследователей – система управления арктическими территориями, существовавшая в первые десятилетия советской истории и обеспечившая успешное освоение Северного морского пути. По мнению новосибирских историков, в 1920-е гг. деятельность Комитета Северного морского пути при Сибревкоме, созданного в качестве организующего и одновременно директивного органа советского правительства в Сибири, явилась начальным этапом государственного подхода. Затем в 1928 г. Комитет был реорганизован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта (Комсеверопуть), которое в течение нескольких лет создавало основу для мощного экономического развития Арктики в составе единого народно-хозяйственного комплекса СССР: строило морские и речные порты, промышленные предприятия, развивало в целом хозяйственную деятельность на северных малонаселенных территориях.

Еще более результативной исследователи называют деятельность Главного управления Северного морского пути (Главсевморпути), организованного в первой половине 1930-х гг. при СНК СССР с правом министерства. Этой государственной организации военно-мобилизационного типа в 1930–1950-е гг. удалось еще дальше продвинуться по пути хозяйственного освоения Российского Севера<sup>22</sup>. По заключению новосибирских специалистов, деятельность государственных организаций в советский период была направлена на создание в Арктике мощного научно-исследовательского, производственного и военно-стратегического потенциала, превратившего СССР в арктическую державу мирового порядка. В целом в современной историографии распространено представление о том, что морской транспорт Европейского Севера, во многом благодаря «особой политике» сталинского руководства в Арктике<sup>23</sup>, совершил в XX в. качественный скачок, став инструментом превращения Северного морского пути в регулярно действующую трассу.

Вместе с тем К.И. Зубков и В.П. Карпов полагают, что деятельность ГУСМП, сосредоточенная в зоне побережья и слабо эшелонированная в глубину материковой территории, не являлась оптимальным вариантом освоения Арктики, поскольку в соответствии с государственной стратегией развития избирались самые «дешевые» варианты решений. В условиях

России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. тр. Новосибирск, 2012. С. 110–127.

<sup>20</sup> Белов М.И., Пинхельсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. М., 1956–1969.

<sup>21</sup> Филин П.А. История исследования и освоения Арктики: основные этапы осмысления и белые пятна истории // Арктика: история и современность. М., 2014. С. 280.

<sup>22</sup> Комлева Е.В., Куперитох Н.А., Ламин В.А. и др. Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения. Новосибирск, 2017. С. 12–13.

<sup>23</sup> Булатов В.Н. Особая политика И.В. Сталина в Арктике // Народы и культуры Баренцева региона. Tromsø, 1996. С. 18–25.

дефицита капиталовложений это обуславливало «очаговый» характер реализуемых в северных широтах проектов (Воркутинский угольный бассейн, Норильский горнопромышленный узел, колымский Дальстрой и др.), а также «специфические социальные формы» освоения Севера, прежде всего широкое использование спецссылки и принудительного труда заключенных<sup>24</sup>, который в современной исследовательской литературе рассматривается не только как часть карательной или экономической политики, но и как метод колонизации, принудительной по своему существу.



Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач»

В отечественной историографии конца XX – начала XXI в. подчеркивается стратегическое значение северных морских коммуникаций в военный период, «крайне важная роль» северного маршрута и поставок по «ленд-лизу» на первом этапе войны<sup>25</sup>. Не меньший интерес вызывает послевоенная эпоха – период «глобализации угроз», когда создание атомного оружия и внедрение его на флот заставили пересмотреть всю систему военно-морского базирования страны, а Северный флот, наряду с Тихоокеанским, превратился в крупнейшее стратегическое военно-морское формирование<sup>26</sup>.

**Демографические процессы** в Арктике освещаются в работах современных исследователей Л.В. Алексеевой, А.А. Давыдова, В.П. Зиновьева, В.А. Исупова, И.Л. Жеребцова, Н.П. Безносковой, Н.А. Михалева, В.И. Коротаева, Я.А. Кузнецовой, Н.В. Гониной и др.<sup>27</sup> В центре внимания исследователей остается начальный период освоения советской Арктики. В историографии подчеркивается важное экономическое значение спецссылки для хозяй-

<sup>24</sup> Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики... С. 123.

<sup>25</sup> Красавцев Л.Б. Морской транспорт Европейского Севера России (1918–1985): проблемы развития и модернизации Архангельск, 2003; Федоров П.В. Северное направление российской стратегии в современной отечественной историографии // Отечественная история. 2009. № 3. С. 42–51.

<sup>26</sup> Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997. С. 119, 346–350.

<sup>27</sup> Алексеева Л.В. Северо-Западная Сибирь в 1917–1941 годах: Национально-государственное строительство и население. Нижневартовск, 2005; Давыдов А.А. Государственная политика в области трудовой миграции в СССР: истоки, этапы, тенденции // Вестник Башкирского университета. 2014. Т. 19, № 3. С. 1048–1051; Зиновьев П.В. Этапы хозяйственного освоения Северной Азии. Демографический аспект // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 413. С. 111–114; Исупов В.А., Жеребцов И.Л., Безноскова Н.П. Переписи населения как источник для изучения динамики населения Европейского Севера и Сибири в первой половине XX в. // Историческая демография. 2012. № 1. С. 86–89; Михалев Н.А. Население Ямала в первой половине XX века. Историко-демографический анализ. Екатеринбург, 2010; Кузнецова Я.А. Формирование населения и динамика развития российского Севера в 1920-е гг. // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 161–189; Гонина Н.В. Демографические процессы в экстремальных условиях. Норильск в 1950–1960-х гг. // Манускрипт. 2020. Т. 12, № 6. С. 16–20.

ственного освоения края, а созданное таким путем общественное производство называется основой мобилизационной экономики, особенно в период Великой Отечественной войны<sup>28</sup>.

Работы отечественных специалистов, посвященные **политике советского государства в отношении коренного населения Севера** (прежде всего в 1920–1930-е гг.), анализируются в исследованиях Л.В. Алексеевой, С.И. Бояковой, О.И. Еремеевой, Н.Б. Вахтина<sup>29</sup>. По заключению указанных историков, в советской историографии история Северо-Западной Сибири в 1917–1941 гг. рассматривалась в русле ленинской национальной политики, а изменения, происходившие в различных сферах жизни населения региона, обозначались понятием «социалистическое строительство». Основное внимание уделялось проблемам национально-государственного строительства у коренных народов, образования национальных округов, экономических и культурных преобразованиям 1930-х гг. В современной отечественной историографии активнее других проблемы коренных малочисленных народов Севера изучали тобольский исследователь Ю.П. Прибыльский, новосибирские (В.А. Ламин, А.И. Тимошенко), сургутские (Е.И. Гололобов, И.Н. Стась, М.С. Мостовенко) и тюменские (Н.Ю. Гаврилова, В.П. Карпов, К.А. Холодилова, Н.И. Загороднюк и др.) историки. В контексте антропологии и теории модернизации проблемы сибирского Севера исследуют уральские авторы: А.В. Головнев, К.И. Зубков, Г.Г. Корнилов и др.<sup>30</sup>

История освоения Российской Арктики — тема, на протяжении нескольких веков пользовавшаяся повышенным вниманием зарубежных авторов (в первую очередь представителей англоязычной историографии). Фундамент для дальнейшего исследования темы был заложен англо-американскими специалистами 1930–1950-х гг., активно содействовавших созданию и расширению деятельности специальных научных центров изучения Арктики (Институт полярных исследований им. Р.Ф. Скотта в Кембриджском университете (Великобритания, 1920), Арктический институт Северной Америки (США, 1945; с 1975 г. — в составе Университета Калгари (Канада) и др.)).

Анализ англоязычных публикаций позволяет выделить несколько основных проблем, вызывавших наибольший интерес исследователей. Прежде всего западные авторы стремились выяснить, в какой мере **арктическая политика России в XX в. была обусловлена влиянием глобальных тенденций**. В первые десятилетия XX в., по мере роста активности европейских держав в Арктике, в зарубежных публикациях все чаще обсуждался вопрос о статусе арктических территорий. Одним из способов подтверждения прав на эти территории являлась организация исследовательских экспедиций, описанию которых посвящены, например, работы Р. Бартлетта, В. Стефанссона. В начале 1920-х гг. правительства, стремившиеся укрепить суверенные права на арктические территории, превратились, по словам Н. Фогельсон, в «покровителей научных экспедиций», использовавших свои базы и проекты по освоению природных ресурсов в качестве аргументов, подтверждающих претензии их стран на эти территории<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Алексеева Л.В. Демографический аспект хозяйственного освоения Крайнего Севера (середины 1920-х — 1930-е гг.) // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2018. № 5 (56). С. 136–139.

<sup>29</sup> Боякова С.И. Освоение Арктики и народы Северо-Востока Азии (XIX в. — 1917 г.). Новосибирск, 2001; Еремеева О.И. Культура и просвещение народов сибирского Севера в 1920–1930-е гг.: к историографии проблемы // Государственная политика России в Арктике: Стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. тр. Новосибирск, 2012. С. 104–109; Вахтин Н.Б. К истории изучения Сибири и Севера в социальном аспекте: материалы к учебнику. СПб., 2020.

<sup>30</sup> Холодилова К.А. Традиционный образ жизни коренных малочисленных народов Севера Западной Сибири как основа сохранения этноса // Вестник Тюменского гос. ун-та. 2009. № 3. С. 44–55; Головнев А.В. Кочевники тундры: ненцы и их фольклор. Екатеринбург, 2004; Стась И.Н. Экологическая история урбанизации Ханты-Мансийского округа (1960–1980-е гг.) // Экологическая история Сибирского Севера: перспективные направления исследований: мат-лы Всерос. науч. семинара (15–16 окт. 2015 г., Сургут). Сургут, 2015; Мостовенко М.С. Государственная политика в области использования биоресурсов на Севере Западной Сибири во второй половине 1950-х — первой половине 1980-х гг. Сургут, 2017; Карпов В.П., Гаврилова Н.Ю., Герасимова Г.И. Социализм в тундре: ненцы-кочевники Ямала на волнах советской северной политики в 1930-е — 1980-е годы // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 3. С. 679–690; Корнилов Г.Г., Корнилов Г.Е., Михалев Н.А. Население Ямала в XX веке: историко-демографический анализ. Екатеринбург, 2013.

<sup>31</sup> Fogelson N. The Tip of the Iceberg: The United States and International Rivalry for the Arctic, 1900–1925 // Diplomatic History. 1985. Vol. 9, No. 2. P. 131–148.

Американские историки (Н. Фогельсон, Дж. Маккэннон<sup>32</sup>) подчеркивают, что Советская Россия, которой потребовались годы для нормализации отношений с другими державами, столкнулась со множеством трудностей в Арктике. Вплоть до 1934 г. советское правительство отказывалось подписывать Свалбардский договор как предвзятый и игнорирующий историческое присутствие России на Шпицбергене. На северо-востоке СССР (как и Российская империя в свое время) оспаривал притязания США на о-ва Беннета, Жанетта и Генриетта. Все они были открыты и провозглашены американской территорией Джорджем Вашингтоном Де-Лонгом в 1881 г., однако в России их всегда считали частью Новосибирского архипелага. Только в 1990 г. США официально отказались от своих претензий. До установления дипломатических отношений с США Советский Союз также опасался посягательств на территорию Чукотки с территории Аляски — со стороны как частных, так и государственных структур. Главным итогом этих споров явилось установление Канадой и СССР в середине 1920-х гг. арктических секторов с целью предотвращения экономической и научной экспансии со стороны других государств, граничивших с его северными территориями. Как заключает Н. Фогельсон, к 1930 г., несмотря на отсутствие признания со стороны США, «Арктика была эффективно разделена на сектора вдоль Полярного круга».

Не менее острый интерес западных исследователей вызывает **сопоставление и противопоставление арктической политики, осуществлявшейся Россией до и после 1917 г.** Историки описывают эту политику в терминах «преемственности» или «разрыва», характеризуют особенности и преимущества советской системы управления и хозяйствования в Арктике. По заключению исследователей, в период, предшествовавший Первой мировой войне, царское правительство предприняло ряд усилий по освоению Арктики и развитию Северного морского пути. Наиболее крупным предприятием тех лет являлась Гидрографическая экспедиция 1910–1915 гг., планирование которой, при участии специалистов Адмиралтейства и Академии наук, началось вскоре после поражения в войне с Японией. В тот же период на побережье и островах Карского и Баренцева морей активно развивалась сеть радиостанций, средств обеспечения кораблевождения. Однако три экспедиции в 1912–1914 гг. потерпели неудачу, что впоследствии дало основания советскому руководству противопоставить собственную арктическую политику неэффективным действиям царского правительства<sup>33</sup>.

В конце 1930-х гг. проблемам освоения арктической зоны СССР посвятил свою монографию выходец из России, профессор Гарвардского университета Т.А. Таракуз-Таракузио<sup>34</sup>. Автор противопоставил дореволюционный и советский периоды, полагая, что суть процессов, связанных с освоением Советской Арктики, определялась не мотивами, которыми руководствовалось правительство, а методами, которые оно применяло. В числе этих методов – долгосрочное планирование, координация разнонаправленных усилий и, как следствие, жесткая централизация. Все это, по заключению автора, позволило вывести масштаб арктических исследований на беспрецедентный уровень, осуществлять их невиданными темпами и обеспечить практически неограниченное финансирование.

Как и Т.А. Таракузио, британский историк Т. Армстронг полагал, что, в отличие от дореволюционного периода, важнейшей особенностью освоения Арктики в 1930-х гг. стало тщательное планирование, а также готовность правительства мобилизовать для достижения поставленных целей огромные финансовые ресурсы, что было невозможно в предыдущее десятилетие. Сосредоточение всех функций управления Арктическим регионом в одном ведомстве должно было обеспечить более жесткий контроль над выполнением плановых заданий пятилетки.

Т. Ллойд не согласился с таким противопоставлением, полагая, что не следует недооценивать значение усилий по освоению СМП, предпринятых в дореволюционный период. Признавая достижения советских покорителей Арктики, Т. Ллойд призывал отдать должное их предшественникам и напомнил, что часть ледоколов, с таким успехом использовавшихся

<sup>32</sup> McCannon J.A. A History of the Arctic: Nature, Exploration and Exploitation. London, 2012.

<sup>33</sup> Там же.

<sup>34</sup> Taracouzio T.A. Soviets in the Arctic. New York, 1938.

в СССР, была получена из-за границы еще до 1917 г.<sup>35</sup> Современный голландский историк П. Хоренсма, предпринявший попытку выявить преемственность между арктической политикой Российской империи и СССР, в итоге пришел к выводу, что основные принципы этой политики были выработаны уже в 1897–1917 гг.<sup>36</sup>

Третья проблема, активно обсуждаемая в западной исследовательской литературе, связана с **оценкой периода 1930-х – начала 1950-х гг. в истории освоения советской Арктики**. Зарубежные авторы задавались вопросом о том, можно ли говорить об особых успехах в освоении региона и объяснялись ли эти успехи эффективностью именно сталинской модели управления и экономики.

С точки зрения Т. Армстронга и К. Дж. Уэбстера, период 1930-х – начала 1950-х гг. был отмечен поразительными успехами советского государства в научном изучении и хозяйственном освоении Крайнего Севера<sup>37</sup>. К. Дж. Уэбстер также признает, что СССР добился поразительных успехов освоении СМП и намного опередил США в деле освоения арктических территорий, хотя за победными реляциями советской прессы не всегда можно увидеть реальные успехи и провалы<sup>38</sup>. Вместе с тем историк выразил несогласие по поводу некоторых выводов своего коллеги. Так, по его мнению, Т. Армстронг несколько преувеличил недостатки в организации российских и советских экспедиций, действовавших в Арктике в первой трети XX в. Как пишет К. Дж. Уэбстер, если считать главными конкурентными преимуществами советской арктической политики, проводившейся после 1932 г., более высокий уровень планирования и координации усилий, то чем объяснить, к примеру, успехи западных полярных исследователей?

Кроме того, в исследовательской литературе, по мнению автора, не приводится убедительных доказательств того, что без сквозного морского пути и арктических портов невозможно было бы использовать многие сырьевые ресурсы Крайнего Севера: например, разрабатывать угольные месторождения или вывозить древесину по водным путям Енисейского бассейна. Кроме того, нет веских доказательств и того, что СМП основательно разгрузил Транссибирскую магистраль (в достоверности сведений, приведенных С. С. Иоффе, О. Ю. Шмидтом и И. Д. Папаниным британский исследователь также усомнился).

В свою очередь, К. Криптон стремился опровергнуть утверждения советских специалистов о том, что главной целью освоения Арктического региона являлось создание условий для его успешного социально-экономического развития и «равномерного распределения производительных сил». Признавая значение экономических мотивов (в частности, заинтересованность советского правительства в освоении месторождений полезных ископаемых на Крайнем Севере), автор высказывает убежденность в том, что средства на освоение полярных широт были выделены государством, в первую очередь потому, что СМП имел военно-стратегическое значение для трансполярной авиации и морских коммуникаций, соединяющих Европу с Тихоокеанским регионом. Руководство страны также рассчитывало упрочить советское присутствие в Арктике и сделать все необходимое для сохранения суверенных прав на арктические территории. По заключению К. Криптона, СМП в целом не оправдал надежд, которые на него возлагало правительство. В основном грузы доставлялись в Сибирь по железным дорогам; в северные районы – по сибирским рекам, тогда как будущее, по мнению исследователя, было за полярной авиацией<sup>39</sup>.

В работах современного американского историка П. Джозефсона, опиравшегося, прежде всего, на документальные источники из российских архивов (ГАРФ, ГААО и др.), выясняется, насколько пропагандистские лозунги и утверждения, звучавшие в советский период, соответствовали фактическим достижениям в деле освоения Арктического региона<sup>40</sup>. Исто-

<sup>35</sup> *Lloyd T.* The Northern Sea Route // *The Russian Review*. 1950. Vol. 9, No. 2. P. 98–111.

<sup>36</sup> *Horensma P.* The Soviet Arctic. London; New York, 1991.

<sup>37</sup> *Armstrong T.* The Northern Sea Route: Soviet Exploration of the North East Passage. Cambridge, 1952; *Webster C.J.* The Russian Arctic Sea Lane: Endeavour and Achievement // *Arctic*. 1952. Vol. 5, No. 4. P. 241–249.

<sup>38</sup> *Webster C.J.* The Russian Arctic Sea Lane... P. 242.

<sup>39</sup> *Krypton C.* The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North. London, 1956.

<sup>40</sup> *Josephson P.R.* The Conquest of the Russian Arctic. Harvard, 2014.

рик приходит к выводу, что разнообразные факторы затрудняли неизбежный, хотя и всегда трудный процесс «диффузии технологий» в Советской Арктике. Выбор направлений развития и скорость получения результатов определялись возрастом, видом и состоянием технических средств.

Наконец, четвертая проблема, активно обсуждаемая в западной историографии, связана с выяснением **значения Арктической эпопеи для «советской модерности»**. Историки выясняли, являлось ли освоение Арктики лишь одним из аспектов преобразования природной среды в ходе социалистического строительства или же «арктическая эпопея» имеет особый статус, системообразующий, сопоставимый по своему значению, например, с советской космической программой. При ответе на этот вопрос особое значение придается изучению социокультурных, идеологических аспектов процесса. В условиях «культурного поворота» в историографии конца XX в. западные исследователи (П. Хоренсма, Дж. Маккэннон) анализировали роль идеологии и пропаганды в конструировании «Арктического мифа», значение последнего в советской массовой культуре. Выяснению роли СССР в определении международно-правового статуса Арктического региона посвящены работы Н. Фогельсон, Дж. Маккэннона.

Отмечая несомненные успехи СССР в освоении Крайнего Севера в послевоенный период, зарубежные исследователи указывали и на ущерб, нанесенный арктической экосистеме в результате хозяйственной деятельности человека<sup>41</sup>. Экономический коллапс начала 1990-х гг., по мнению западных авторов, привел к разрушению сложной системы снабжения и транспорта, социальной инфраструктуры и в целом имел катастрофические последствия для Крайнего Севера.

Таким образом, отечественные и зарубежные исследователи, использовавшие методологический инструментарий теорий колонизации, модернизации, «фронтиса», осветили широкий круг проблем, связанных прежде всего с историей «социалистического строительства» на Севере (в их числе – организация научных исследований, преобразования в сфере регионального управления, социально-экономические и демографические процессы, политика в отношении коренного населения). Вместе с тем в историографии отмечается, что более основательного изучения требуют проблемы хозяйственно-экономической жизни в Арктике в годы Великой Отечественной войны и послевоенный период, когда полярный бассейн рассматривался как один из вероятных театров военных действий. Остро ощущается потребность в создании работ обобщающего характера, в частности, позволяющих вписать историю Российской Арктики в общемировой контекст, рассматривая ее в рамках единого Арктического региона<sup>42</sup>.

Проблематика отечественных работ во многом совпадает с кругом вопросов, рассмотренных англоязычными авторами. Вместе с тем, в отличие от советских специалистов, представители англо-американской историографии давали более высокую оценку результатов изучения и освоения Арктики в дореволюционный период, уделяли большое внимание военно-стратегическому значению северных территорий, а также отмечали негативные последствия хозяйственной деятельности человека для экологии региона. Особое внимание зарубежными авторами уделялось изучению политики в отношении коренного населения и геополитической проблематике.

### **Литература**

*Алексеев В.В.* Общественный потенциал истории. Екатеринбург: Уральский гуманитарный институт, 2004. 642 с.

*Алексеева Л.В.* Демографический аспект хозяйственного освоения Крайнего Севера (середины 1920-х – 1930-е гг.) // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2018. № 5 (56). С. 136–139.

<sup>41</sup> См., напр.: *Bruno A.* The Nature of Soviet Power: An Arctic Environmental History. Cambridge, 2016.

<sup>42</sup> *Филин П.А.* История исследования и освоения Арктики: основные этапы осмысления и белые пятна истории // Арктика: история и современность: труды междунар. науч. конф. (20–21 апреля 2016 г., Санкт-Петербург). М., 2014. С. 276–284.

*Алексеева Л.В.* Северо-Западная Сибирь в 1917–1941 годах: Национально-государственное строительство и население. Нижневартовск: Изд-во Нижневарт. гуманит. ун-та, 2005. 262 с.

*Белов М.И., Пинхельсон Д.М.* История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. М.: Морской транспорт, 1956–1969.

*Большакова О.В.* Рец. на: Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера, Урала и Западной Сибири). М.: Политическая энциклопедия, 2019. 367 с. // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 5. История: Реферативный журнал. 2020. № 3. С. 85–96.

*Боякова С.И.* Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 – июнь 1941 г.). Новосибирск: Сиб. изд. фирма, 1995. 127 с.

*Боякова С.И.* Освоение Арктики и народы Северо-Востока Азии (XIX в. – 1917 г.) Новосибирск: Наука, 2001. 155 с.

*Булатов В.Н.* Особая политика И.В. Сталина в Арктике // Народы и культуры Баренцева региона. Тромсе: Университет Тромсе, 1996. С. 18–25.

*Буторин М.В., Сметанин А.В.* ГУЛАГ на Севере. Архангельск: Организация «Совесть», 1991. 32 с.

*Вахтин Н.Б.* К истории изучения Сибири и Севера в социальном аспекте: материалы к учебнику. СПб.: АртЭкспресс, 2020. 68 с.

*Головнёв А.В.* Кочевники тундры: ненцы и их фольклор. Екатеринбург: УрО РАН, 2004. 344 с.

*Гонина Н.В.* Демографические процессы в экстремальных условиях. Норильск в 1950–1960-х гг. // Манускрипт. 2020. Т. 12, № 6. С. 16–20.

*Давыдов А.А.* Государственная политика в области трудовой миграции в СССР: истоки, этапы, тенденции // Вестник Башкирского университета. 2014. Т. 19, № 3. С. 1048–1051.

*Еремеева О.И.* Культура и просвещение народов сибирского Севера в 1920–1930-е гг.: к историографии проблемы // Государственная политика России в Арктике: Стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв. Сб. науч. тр. Новосибирск, 2012. С. 104–109.

*Замятина Н.Ю.* Зона освоения (фронт) и ее образ в американской и русской культурах // Общественные науки и современность. 1998. № 5. С. 75–89.

*Зиновьев В.П.* Этапы хозяйственного освоения Северной Азии. Демографический аспект // Вестник Томского государственного университета. 2016. № 413. С. 111–114.

*Зубков К.И.* Ямальский Север в советской региональной политике 1920-х – 1950-х гг.: методологический аспект // Гуманитарные науки в Сибири. 2009. № 3. Вып. 2. С. 20–24.

*Зубков К.И., Карпов В.П.* Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера, Урала и Западной Сибири). М.: Политическая энциклопедия, 2019. 360 с.

*Игнатова Н.М.* Колонизация и спецколонизация в XX в.: основные подходы в современной отечественной историографии // Вопросы истории. 2021. № 5. Ч. 1. С. 279–287.

История Ямала: в 2 т. / под ред. акад. В.В. Алексеев. Екатеринбург: Баско, 2010.

*Исупов В.А., Жеребцов И.Л., Безносова Н.П.* Переписи населения как источник для изучения динамики населения Европейского Севера и Сибири в первой половине XX в. // Историческая демография. 2012. № 1. С. 86–89.

*Карпов В.П.* К историографии создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Горные ведомости. 2008. № 3. С. 92–98.

*Карпов В.П.* Северный морской путь – прошлое и будущее российской Арктики // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. тр. Новосибирск, 2012. С. 110–127.

*Карпов В.П., Гаврилова Н.Ю.* Очерки истории отечественной нефтяной и газовой промышленности. Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2002. 254 с.

*Карнов В.П., Гаврилова Н.Ю., Герасимова Г.И.* Социализм в тундре: ненцы-кочевники Ямала на волнах советской северной политики в 1930-е – 1980-е годы // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 3. С. 679–690.

*Киселев А.А.* ГУЛАГ на Мурмане: Репрессии 30–50-х годов XX века на Кольском полуострове. Мурманск: Изд-во Мурманского государственного педагогического университета, 2008. 198 с.

*Комгорт М.В.* Западно-Сибирская нефтегазоносная провинция: история открытия. Тюмень: Вектор Бук, 2008. 190 с.

*Комлева Е.В., Куперштох Н.А., Ламин В.А., Матханова Н.П., Тимошенко А.И., Шилковский М.В., Элерт А.Х.* Россия в Арктике: государственная политика и проблемы освоения. Новосибирск: Параллель, 2017. 494 с.

*Корнилов Г.Г., Корнилов Г.Е., Михалев Н.А.* Население Ямала в XX веке: историко-демографический анализ. Екатеринбург: Изд-во АМБ, 2013. 356 с.

*Кортаев В.И.* На пороге демографической катастрофы: принудительная колонизация и демографический кризис в Северном крае в 1930-е годы XX века. Архангельск: ПГУ, 2004. 133 с.

*Красавцев Л.Б.* Морской транспорт Европейского Севера России (1918–1985): проблемы развития и модернизации Архангельск: ПГУ, 2003.

*Кузнецова Я.А.* Формирование населения и динамика развития российского Севера в 1920-е гг. // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 161–189.

*Кустышев А.Н.* Промышленное строительство в системе ГУЛАГа на Европейском Севере России в 1930 – начале 1940-х годов: масштабы, тенденции, проблемы // Историческая и социально-образовательная мысль. 2015. Т. 7, № 6. Ч. 2. С. 58–63.

*Михалев Н.А.* Население Ямала в первой половине XX века. Историко-демографический анализ. Екатеринбург: УрО РАН, 2010. 194 с.

*Мостовенко М.С.* Государственная политика в области использования биоресурсов на Севере Западной Сибири во второй половине 1950-х – первой половине 1980-х гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Сургут, 2017. 31 с.

*Офицерова Н.В.* Природные ресурсы регионов в советском индустриальном проекте в 1920-х – начале 1930-х годов (на материалах Европейского Севера СССР) // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2017. Т. 8, № 1. С. 26–34.

*Пилясов А.Н.* Российский Арктический фронт: парадоксы развития // Регион: экономика и социология. 2015. № 3 (87). С. 3–36.

*Синцов А.Г.* Север в системе геополитических координат современной России. М.: Городец, 2004. 208 с.

*Смирнова В.В., Шубин С.И.* Развитие региональных центров Европейского Севера России в условиях советской модернизации 1920–1930-х гг. // Вопросы территориального развития. 2017. Вып. 3 (38). [Электронный ресурс]. URL: <http://vtr.isert-ran.ru/article/2266> (дата обращения: 16.05.2022).

*Стась И.Н.* Экологическая история урбанизации Ханты-Мансийского округа (1960–1980-е гг.) // Экологическая история Сибирского Севера: перспективные направления исследований: мат.-лы. Всерос. науч. семинара (15–16 окт. 2015 г., Сургут). Сургут, 2015. С. 167–185.

*Супрун М.Н.* Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М.: Андреевский флаг, 1997. 364 с.

*Сыченкова Е.В.* Европейский Север России: реалии и перспективы международного сотрудничества. Мурманск: [б.и.], 1999. 128 с.

Там, внутри. Практики внутренней колонизации в культурной истории России: сб. ст. / под ред. А. Эткинда, Д. Уффельманна, И.В. Кукулина. М.: Новое лит. обозрение, 2012. 951 с.

*Федоров П.В.* Северное направление российской стратегии в современной отечественной историографии // Отечественная история. 2009. № 3. С. 42–51.

*Филин П.А.* История исследования и освоения Арктики: основные этапы осмысления и белые пятна истории // Арктика: история и современность: труды междунар. науч. конф. (20–21 апреля 2016 г., Санкт-Петербург). М., 2014. С. 276–284.

Хатанзейская Е.В. Архангельск в системе спецколонизации Северного края в 1929–1936 гг. // Новейшая история России. 2016. № 3 (17). С. 93–10.

Холодилова К.А. Традиционный образ жизни коренных малочисленных народов Севера Западной Сибири как основа сохранения этноса // Вестник Тюменского гос. ун-та. 2009. № 3. С. 44–55.

Шашков В.Я. Репрессии в СССР против крестьян и судьбы спецпереселенцев Карело-Мурманского края. Мурманск: Изд-во МГПИ, 2000. 343 с.

Широков А.И. Формы и методы колонизации Северо-Востока СССР в 1930–1950-е гг.: Дальстрой // Вестник Томского государственного университета. Сер.: Гуманитарные и социальные науки. 2012. № 1. С. 26–35.

Armstrong T. The Northern Sea Route: Soviet Exploration of the North East Passage. Cambridge: Scott Polar Research Institute, 1952. 162 p.

Bruno A. The Nature of Soviet Power: An Arctic Environmental History. Cambridge: Cambridge University Press, 2016. 288 p.

Fogelson N. The Tip of the Iceberg: The United States and International Rivalry for the Arctic, 1900–1925 // Diplomatic History. 1985. Vol. 9, No. 2. P. 131–148.

Horensma P. The Soviet Arctic. London; New York; Routledge, 1991. 174 p.

Josephson P.R. The Conquest of the Russian Arctic. Harvard, Harvard University Press, 2014. 456 p.

Krypton C. The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North. London: Methuen, 1956. 219 p.

Lloyd T. The Northern Sea Route // The Russian Review. 1950. Vol. 9, No. 2. P. 98–111.

McCannon J.A. A History of the Arctic: Nature, Exploration and Exploitation. London: Reaktion Books, 2012. 349 p.

Taracouzio T.A. Soviets in the Arctic. New York: The Macmillan Company, 1938. 563 p.

Webster C.J. The Russian Arctic Sea Lane: Endeavour and Achievement // Arctic. 1952. Vol. 5, No. 4. P. 241–249.

### References

Alekseev, V.V. (2004). *Obshestvennyy potentsial istorii* [Social Potential of History]. Yekaterinburg, Uralskiy gumanitarnyy institut. 642 p.

Alekseev, V.V. (Ed.). (2010). *Istoriya Yamala* [The History of Yamal]. In 2 vols. Yekaterinburg, Basko.

Alekseeva, L.V. (2005). *Severo-Zapadnaya Sibir v 1917–1941 godakh: Natsionalno-gosudarstvennoye stroitelstvo i naselenie*. Nizhnevartovsk, Izd-vo Nizhnevart. gumanit. un-ta. 262 p.

Alekseeva, L.V. (2018). Demograficheskiy aspekt khozyaystvennogo osvoeniya Kraynego Severa (seredina 1920-kh – 1930-e gg.) [Demographic Aspect of Economic Development of the Far North (Mid-1920s – 1930s)]. In *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. No. 5 (56), pp. 136–139.

Armstrong, T. (1952). *The Northern Sea Route: Soviet Exploration of the North East Passage*. Cambridge, Scott Polar Research Institute. 162 p.

Belov, M.I., Pinkhelson, D.M. (1956–1959). *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 tomakh* [The History of Opening and Development of the Northern Sea Route: In 4 Vol.]. Moscow, Morskoy transport.

Bol'shakova, O.V. (2020). Rets. na: Zubkov, K.I., Karpov, V.P. *Razvitiye rossiyskoy Arktiki: sovetskiy opyt v kontekste sovremennykh strategiy (na materialakh Kraynego Severa, Urala i Zapadnoy Sibiri)* [Review of Zubkov K.I., Karpov V.P. *The Soviet Arctic Development: the Soviet experience in the context of modern strategies (on the materials of the Far North, Urals and Western Siberia)*. Moscow, Politichiskaya entsiklopediya, 2019. 367 p.]. In *Sotsialnye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaya i zarubezhnaya literatura*. Ser. 5. *Istoriya: Referativnyy zhurnal*. No. 3, pp. 85–96.

Boyakova, S.I. (1995). *Glavsevmorput' v osvoenii i razvitii Severa Yakutii (1932 – iyun' 1941 g.)* [Glavsevmorput in the Development of Northern Yakutiya (1932 – June, 1941)]. Novosibirsk, Sib. izd. firma. 127 p.

Boyakova, S.I. (2001). *Osvoenie Arktiki i narodu Severo-Vostoka Azii (XIX v. – 1971)*. [The Arctic Development and the Peoples of the North-East of Asia (19<sup>th</sup> Century – 1917)]. Novosibirsk, Nauka. 155 p.

Bruno, A. (2016). *The Nature of Soviet Power: An Arctic Environmental History*. Cambridge, Cambridge University Press. 288 p.

Bulatov, V.N. (1996). *Osobaya politika I.V. Stalina v Arktike* [I.V. Stalin's Special Policy in the Arctic]. In *Narody i kultura Barentseva regiona*. Tromso, University of Tromso, pp. 18–25.

Butorin, M.V., Smetanin, A.V. (1991). *GULAG na severe* [GULAG in the North]. Arkhangelsk, Organizatsiya Sovest. 32 p.

Davydov, A.A. (2014). *Gosudarstvennaya politika v oblasti trudovoy migratsii v SSSR: istoki, etapy, tendentsii* [State Policy in the Area of Labor Migration in the USST: Origin, Stages, Trends]. In *Vestnik Bashkirskogo Universiteta*. Vol. 19, No. 3, pp. 1048–1051.

Etkind, A., Uffelman, D., Kukulkin, I.V. (Eds.) (2012). *Tam, vnutri. Praktiki vnutrenney kolonizatsii v kulturnoy istorii Rossii: sb. st.* [There, inside. Practices of Internal Colonization in the Cultural History of Russia: Collected Articles]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 951 p.

Fedorov, P.V. (2009). *Severnoe napravlenie rossiyskoy strategii v sovremennoy otechestvennoy istoriografii* [Northern Direction of the Russian Strategy in the Contemporary National Historiography]. In *Otechestvennaya istoriya*. No. 3, pp. 42–51.

Filin, P.A. (2014). *Istoriya issledovaniya i osvoeniya Arktiki: osnovnye etapy osmysleniya i belye pyatna istorii* [The history of Arctic Exploration and Development: the Main Stages of Comprehension and the White Spots of History]. In *Arktika: istoria i sovremennost': Trudy mezhdunar. nauch. konf. (20–21 aprelya 2016 g., Sankt-Peterburg)*. Moscow, Nauka, pp. 276–284.

Fogelson, N. (1985). *The Tip of the Iceberg: The United States and International Rivalry for the Arctic, 1900–1925*. In *Diplomatic History*. Vol. 9, No. 2, pp. 131–148.

Golovnev, A.V. (2004). *Kochevniki tundry: nentsy i ikh folklore* [Nomads of the Tundra: Nenets and Their Folklore]. Yekaterinburg, UrO RAN. 344 p.

Gonina, N.V. (2020). *Demograficheskie protsessy v ekstremalnykh usloviyakh. Norilsk v 1950–1960-kh gg.* [Demographic Processes in the Extreme Conditions. Norilsk in the 1950s–1960s]. In *Manuskript*. Vol. 12, No. 6, pp. 16–20.

Horensma, P. (1991). *The Soviet Arctic*. London, New York, Routledge. 174 p.

Ignatova, N.M. (2021). *Kolonizatsiya i spetskolonizatsiya v XX v.: osnovnye podkhody v sovremennoy otechestvennoy istoriografii* [Colonization and Special Colonization in the 20<sup>th</sup> Century: Key Approaches in the Modern National Historiography]. In *Voprosy istorii*. No. 5. Part 1, pp. 279–287.

Isupov, V.A., Zharebtsov, I.L., Beznosova, N.P. (2012). *Perepisi naseleniya kak istochnik dlya izucheniya dinamiki naseleniya Yevropeyskogo Severa i Sibiri v pervoy polovine XX c.* [Population Censuses as a Source for the Study of the Population Dynamics of the European North and Siberia in the First Half of the 20<sup>th</sup> Century]. In *Istoricheskaya Demografiya*. No. 1, pp. 86–89.

Josephson, P.R. (2014). *The Conquest of the Russian Arctic*. Harvard, Harvard University Press. 456 p.

Karpov, V.P. (2008). *K istoriografii sozdaniya Zapadno-Sibirskogo neftegazovogo kompleksa* [To the Historiography of the Creation of the West-Siberian Oil and Gas Complex]. In *Gornye vedomosti*. No. 3, pp. 92–98.

Karpov, V.P. (2012). *Severnnyy morskoy put – proshloe i budushchee rossiyskoy Arktiki* [The Northern Sea Route – the Past and Future of the Russian Arctic]. In *Gosudarstvennaya politika Rossii v Arktike: strategiya i praktika osvoeniya v XVIII–XXI vv.: sb. nauch. tr.* Novosibirsk, Sibirskoe nauchnoe izdatelstvo, pp. 110–127.

Karpov, V.P., Gavrilova, N.Yu. (2002). *Ocherki istorii otechestvennoy neftyanoy i gazovoy promyshlennosti* [Essays in the History of National Oil and Gas Industry]. Tyumen, Tyumenskiy industrialnyy universitet. 254 p.

Karpov, V.P., Gavrilova, N.Yu., Gerasimova G.I. (2018). Sotsializm v tundra: nentsy-kochevniki Yamal na volnakh sovetskoy severnoy politiki v 1930-e – 1980-e gody [Socialism in Tundra: Nenets-Nomads of Yamal in the Waves of Soviet Northern Policy in the 1930s–1980s]. In *Noveyshaya istoriya Rossii*. Vol. 8, No. 3, pp. 679–690.

Khatanzeykaya, Ye.V. (2016). Arkhangelsk v sisteme spetskolonizatsii Severnogo kraya v 1929–1936 gg. In *Noveyshaya istoriya Rossii*. No. 3 (17), pp. 93–10.

Kholodilova, K.A. (2009). Traditsionnyy obraz zhizni korennykh malochislennykh narodov Severa Zapadnoy Sibiri kak osnova sokhraneniya etnosa [Traditional Way of Life of the Indigenous Small-Numbered Peoples of the North-Western Siberia]. In *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 3, pp. 44–55.

Kiselev, A.A. (2008). *GULAG na Murmane: Repressii 30–50-kh godov XX veka na Kolskom poluostrove* [GULAG in the Murman: Repression of the 1930s–1950s in the Kola Peninsula]. Murmansk, Izd-vo Murmanskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 198 p.

Komgort, M.V. (2008). *Zapadno-Sibirskaya neftegazovaya provintsiya: istoriya otkrytiya*. [West-Siberian Oil and Gas Province: History of Exploration]. Tyumen, Vektor Buk. 190 p.

Komleva, Ye.V., Kupershtokh, N.A., Lamin, V.A., Matkhanova, N.P., Timoshenko, A.I., Shilovskiy, M.V., Elert, A.Kh. (2017). *Rossiya v Arktike: gosudarstvennaya politika i problemy osvoeniya* [Russia in the Arctic: State Policy and the Problems of Development]. Novosibirsk, Parallel. 494 p.

Kornilov, G.G., Kornilov, G.Ye., Mikhalev, N.A. (2013). *Naselenie Yamala v XX veke: istoriko-demograficheskiy analiz* [Population of Yamal in the 20<sup>th</sup> Century: Historical and Demographic Analysis]. Yekaterinburg, Izd-vo AMB. 356 p.

Korotaev, V.I. (2004). Na poroge demograficheskoy katastrofy: prinuditelnaya kolonizatsiya i demograficheskiy krisis v Severnom krae v 1930-e gody XX veka [On the Threshold of Demographic Catastrophe: Forced Colonization and Demographic Crisis in the Northern Krai in the 1930s]. Arkhangelsk, PGU. 133 p.

Krasavtsev, L.B. (2003). *Morskoy transport Yevropeyskogo Severa Rossii (1918–1985): problemy razvitiya i modernizatsii* [Maritime Transport of the European North of Russia (1918–1985): Problems of Development and Modernization]. Arkhangelsk, PGU. 316 p.

Krypton, C. (1956). *The Northern Sea Route and the Economy of the Soviet North*. London, Methuen. 219 p.

Kuznetsova, Ya.A. (2021). Formirovanie naseleniya i dinamika razvitiya rossiyskogo Severa v 1920-e gg. [Formation of Population and Dynamics of the Russian North Development in the 1920s]. In *Arktika i Sever*. No. 43, pp. 161–189.

Kustyshev A.N. (2015). Promyshlennoe stroitelstvo v sisteme GULAGa na Yevropeyskom Severe Rossii v 1930 – nachale 1940-kh godov: mashtaby, tendentsii, problem [Industrial Construction in the System of GULAG in the North of European Russia in 1930 – Early 1940: Scale, Trends, Problems]. In *Istoricheskaya i sotsialno-obrazovatel'naya mysl*. Vol. 7, No. 6, Part 2, pp. 58–63.

Lloyd T. (1950). The Northern Sea Route. In *The Russian Review*. Vol. 9, No. 2, pp. 98–111.

McCannon, J.A. (2012). *A History of the Arctic: Nature, Exploration and Exploitation*. London, Reaktion Books. 349 p.

Mikhalev, N.A. (2010). *Naselenie Yamala v pervoy polovine XX veka. Istoriko-demograficheskiy analiz* [Population of Yamal in the First Half of the 20<sup>th</sup> Century. Historical-Demographic Analysis]. Yekaterinburg, UrO RAN. 194 p.

Mostovenko, M.S. (2017). Gosudarstvennaya politika v oblasti ispolzovaniya bioresursov na Severe Zapadnoy Sibiri vo vtoroy polovine 1950-kh – pervoy polovine 1980-kh gg. [State Policy Regarding the Use of Bioresources in the North Western Siberia in the Second Half of the 1950s – First Half of the 1980s]. Cand. hist. sci. diss. abstract. Surgut. 31 p.

Ofitserova, N.V. (2017). Prirodnye resursy regionov v sovetskom industrialnom proekte v 1920-kh – nachale 1930-kh godov (na materialakh Yevropeyskogo Severa SSSR) [Regional Natural Resources in the Soviet Industrial Project in the 1920s – early 1930s (On the Materials of European North of the USSR)]. In *Nauchno-tekhnicheskie vedomosti SPbGPU: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki*. Vol. 8, No. 1, pp. 26–34.

Pilyasov, A.N. (2015). Rossiyskiy Arkticheskiy frontir: paradoksy razvitiya [Russian Arctic Frontier: Paradoxes of Development]. In *Region: ekonomika i sotsiologiya*. No. 3 (87), pp. 3–36.

Sintsov, A.G. (2004). *Sever v sisteme geopoliticheskikh koordinat sovremennoy Rossii* [North in the System of Geopolitical Coordinates of Modern Russia]. Moscow, Gorodets. 208 p.

Smirnova, V.V., Shubin, S.I. (2017). Razvitie regionalnykh tsentrov Evropeyskogo Severa Rossii v usloviyakh sovetskoy modernizatsii 1920–1930-kh gg. [Development of Regional Centers in the North of European Russia under the Conditions of Soviet Modernization in the 1920s–1930s]. In *Voprosy territorialnogo razvitiya*. Iss. 3 (38). Available at: URL: <http://vtr.isert-ran.ru/article/2266> (date of access 16.05.2022).

Shashkov, V.Ya. (2000). Repressii v SSSR protiv krestyan i sudby spetspereselentsev Karelo-Murmanskogo kraja [Repression in the USSR Against the Peasants and Fates of Spetspereselentsy in the Karelo-Murmansk Krai]. Murmansk, Izd-vo MGPI. 343 p.

Shirokov, A.I. (2012). Formy i metody kolonizatsii Severo-Vostoka SSSR v 1930–1950-e gg.: Dalstroy [Forms and Methods of Colonization in the North-East of the USSR in the 1930s–1950s: Dalstroy]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye i sotsialnye nauki*. No. 1, pp. 26–35.

Stas, I.N. (2015). Ekologicheskaya istoriya urbanizatsii Khanty-Mansiyskogo okruga (1960–1980-e gg.) [Ecological History of Urbanization of the Khanty-Mansi Okrug (1960s–1980s)]. In *Ekologicheskaya istoriya Sibirskogo Severa: perspektivnye napravleniya issledovaniy: mat-ly Vseross. nauch. seminar (15–16 okt. 2015 g., Surgut)*. Surgut, RIO SurGPU, pp. 167–185.

Suprun, M.N. (1997). Lend-liz i severnye konvoi, 1941–1945 [Lend-Lease and Northern Convoys, 1941–1945]. Moscow, Andreevskiy flag. 364 p.

Sychenkova, Ye.V. (1999). North of European Russia: Realities and Prospects for International Cooperation. Murmansk. 128 p.

Taracouzio, T.A. (1938). *Soviets in the Arctic*. New York, The Macmillan Company. 563 p.

Vakhtin, N.B. (2020). K istorii izucheniya Sibiri i Severa v sotsialnom aspekte: materialy k uchebniku [To the History of Exploration of Siberia and the North in a Social Aspect: Materials for a Textbook]. SPb., ArtExpress. 68 p.

Webster, C.J. (1952). The Russian Arctic Sea Lane: Endeavour and Achievement. In *Arctic*. Vol. 5, No. 4, pp. 241–249.

Yeremeeva, O.I. (2012). Kultura i prosveshenie narodov sibirskogo Severa v 1920–1930-e gg.: k istoriografii problem [Culture and Education of the Peoples of the North of Siberia in the 1920s–1930s: On the Historiography of the Problem]. In *Gosudarstvennaya politika Rossii v Arktike: Strategiya i praktika osvoeniya v XVIII–XXI vv. Sb. nauch. tr.* Novosibirsk, Sibirskoe nauchnoe izdatelstvo, pp. 104–109.

Zamyatina, N.Yu. (1998). Zona osvoeniya (frontir) i eyo obraz v amerikanskoj i russkoj kulturakh [The Zone of Development (Frontier) and Its Image in the American and Russian Culture]. In *Obshchestvennye nauki i sovremennost*. No. 5, pp. 75–89.

Zinovyev, V.P. (2016). Etapy khozyaystvennogo osvoeniya Severnoy Azii. Demograficheskii aspekt [Stages of Economic Development of Northern Asia: Demographic Aspect]. In *Vestnik Tomskogo Universiteta*. No. 413, pp. 111–114.

Zubkov, K.I., Karpov, V.P. (2019). Razvitie rossiyskoj Arktiki: sovetskiy opyt v kontekste sovremennykh strategiy (na materialakh Kraynego Severa, Urala i Zapadnoy Sibiri). Moscow, Politicheskaya entsiklopediya. 360 p.

Zubkov, K.I. (2009). Yamalskiy Sever v sovetskoy regionalnoy politike 1920-kh – 1950-kh gg.: metodologicheskii aspekt [The North in the Soviet Regional Policy in the 1920s–1950s: Methodological Aspect]. In *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. No. 3, Iss. 2, pp. 20–24.

И.А. Шипилов\*

ПУТЕШЕСТВИЕ Д.Г. МЕССЕРШМИДТА В СИБИРЬ  
В СУДЬБЕ ИССЛЕДОВАТЕЛЯ И В ИСТОРИИ:  
«ВЕЛИКИЙ УЧЕНЫЙ» VS «ВЕЛИКИЙ НЕУДАЧНИК»: –  
РЕЦ. НА КН.: ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛ ДАНИЭЛЯ ГОТЛИБА  
МЕССЕРШМИДТА. НАУЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ  
ПО ЕНИСЕЙСКОЙ СИБИРИ. 1721–1725 ГОДЫ / ПЕРЕВОД,  
СОСТ., КОММЕНТ.: Г.Ф. БЫКОНЯ, И.Г. ФЕДОРОВ,  
Я.И. ФЕДОРОВ. КРАСНОЯРСК: РАСТР, 2021. 496 С., ИЛ.

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-17  
УДК 94(571):910.4+929

*Выходные данные для цитирования:*  
Шипилов И.А. Путешествие Д.Г. Мессершмидта в Сибирь в судьбе  
исследователя и в истории: «великий ученый» vs «великий неудачник»: –  
Рец. на кн.: Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта. Научная  
экспедиция по Енисейской Сибири. 1721–1725 годы / перевод, сост., коммент.:  
Г.Ф. Быконя, И.Г. Федоров, Я.И. Федоров. Красноярск: РАСТР, 2021.  
496 с., ил. // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 238–254. URL:  
<http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-17.pdf>

I.A. Shipilov\*

THE JOURNEY OF D.G. MESSERSCHMIDT TO SIBERIA  
IN THE FATE OF RESEARCHER AND THE HISTORY:  
“GREAT SCIENTIST” VS “GREAT LOSER”: – BOOK REVIEW:  
PUTEVOY ZHURNAL DANIELYA GOTLIBA  
MESSERSHMIDTA. NAUCHNAYA EKSPEDITSIYA PO  
ENISEISKOY SIBIRI. 1721–1725 GODY [THE TRAVEL DIARY  
OF DANIEL GOTTLIEB MESSERSCHMIDT. THE SCIENTIFIC  
EXPEDITION ACROSS THE YENISEI SIBERIA. 1721–1725] /  
TRANSLATED, COMPILED, COMMENTED BY G.F. BYKONYA,  
I.G. FEDOROV, YA.I. FEDOROV. KRASNOYARSK: RASTR,  
2021. 496 P., ILL.

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-17

*How to cite:*  
Shipilov I.A. The Journey of D.G. Messerschmidt to Siberia in the Fate of Researcher  
and the History: “Great Scientist” vs “Great Loser”: – Book Review: Putevoy Zhurnal  
Danielya Gotliba Messershmidta. Nauchnaya ekspeditsiya po Eniseiskoy Sibiri. 1721–  
1725 gody [The Travel Diary of Daniel Gottlieb Messerschmidt. The Scientific  
Expedition Across the Yenisei Siberia. 1721–1725] / Translated, compiled, commented  
by G.F. Bykonya, I.G. Fedorov, Ya.I. Fedorov. Krasnoyarsk: RASTR, 2021.  
496 p., ill. // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 238–254. [Available online:  
<http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-17.pdf>]

**Abstract.** Following the paradigm of Messerschmidtological (Messerschmidt studies) studies the author reviews the publication of the expeditionary diary of D.G. Messerschmidt, who was the leader of the first comprehensive scientific journey to Siberia (1719–1727). In the book presents translated into Russian from the German edition of 1962–1977 diary entries made in 1721–1723 and 1725 by D.G. Messerschmidt and his chief assistant Ph.J. Tabbert von Strahlenberg in the territory of the Yenisei Siberia. The published source shows that during trips through the territory of the Yeniseisk province, that is, the modern Republic of Khakassia and the Krasnoyarsk Territory, the leader of the expedition, his main assistant Ph.J. Tabbert, the artist K.G. von Schulmann, translator P. Kratz, quartermaster I.D. Capell and other representatives of the support and service personnel worked according to the research program developed by D.G. Messerschmidt. This program included natural science, geographical, historical, archaeological, ethnographic, philological and other research. Messerschmidt and Strahlenberg performed the entire range of work under the program, and the assistants contributed to the implemen-

\* **Илья Александрович Шипилов**, кандидат исторических наук, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия, e-mail: [shipilof@yandex.ru](mailto:shipilof@yandex.ru)  
**Ilya Alexandrovich Shipilov**, Candidate of Historical Sciences, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia, e-mail: [shipilof@yandex.ru](mailto:shipilof@yandex.ru)

tation of its individual areas. The publication is preceded by an introductory part that introduces the reader to the history and historiography of the expedition and the structure of the book. The publication contains a voluminous scientific reference apparatus and rich illustrative materials. The analysis and criticism of the publication made in the review from the standpoint of messerschmidtology showed the popular science nature of the work, the scientific component of which is the diary of D.G. Messerschmidt.

**Keywords:** history of exploration of Siberia in the 18<sup>th</sup> century, D.G. Messerschmidt's expedition, scientific publication of the travel diary, Messerschmidtology, Ph.J. Tabbert von Strahlenberg, support and service personnel, Yenisei Siberia

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

**Аннотация.** Представлена рецензия в парадигме мессершмидтологических (мессершмидтоведческих) исследований на издание экспедиционного дневника Д.Г. Мессершмидта, являвшегося руководителем первого комплексного научного путешествия в Сибирь (1719–1727 гг.). В книге в переводе на русский язык с немецкого издания 1962–1977 гг. опубликованы дневниковые записи, сделанные Д.Г. Мессершмидтом и его главным помощником Ф.И. Таббертом фон Страленбергом в 1721–1723 и 1725 гг. на территории Енисейской Сибири. Публикуемый источник показывает, что во время поездок по территории Енисейской провинции, т.е. современных Республики Хакасия и Красноярского края, руководитель экспедиции, его основной ассистент Ф.И. Табберт, художник К.Г. фон Шульман, переводчик П. Кратц, квартирмейстер И.Д. Капелл и другие представители вспомогательного и обслуживающего персонала работали по разработанной Д.Г. Мессершмидтом научно-исследовательской программе, включавшей естественнонаучные, географические, исторические, археологические, этнографические, филологические и иные виды исследований. Мессершмидт и Страленберг выполнили весь спектр работ по программе, а помощники внесли вклад в реализацию ее отдельных направлений. Публикации предшествует вводная часть, знакомящая читателя с историей и историографией экспедиции, структурой книги. Издание содержит объемный научно-справочный аппарат и богатые иллюстративные материалы. Произведенная в рецензии аналитика и критика издания с позиций мессершмидтологии показала научно-популярный характер работы, научная компонента которой – дневник Д.Г. Мессершмидта.

**Ключевые слова:** история изучения Сибири в XVIII в., экспедиция Д.Г. Мессершмидта, научная публикация путевого дневника, мессершмидтология, Ф.И. Табберт фон Страленберг, вспомогательный и обслуживающий персонал, Енисейская Сибирь.

*Статья поступила в редакцию 01.03.2022*

---

Российские академические и правительственные экспедиции XVIII в. обозначили новый этап в истории изучения Сибири, состоявший в ее планомерном и всестороннем научном исследовании, картографировании и описании территорий, получении детальных сведений о местном (коренном и русском) населении областей и их природных богатствах, приведший к научному открытию региона. Начало этого этапа ознаменовано экспедицией (1719–1727 гг.) во главе с доктором медицины из Данцига (Гданьска) на русской службе



Рис. 1. Обложка издания «Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта...» (Красноярск: РАСТР, 2021)

Д.Г. Мессершмидтом. Именным императорским указом Петра I от 15 ноября 1718 г. Мессершмидт отправлялся в Сибирь «для изыскания всяких раритетов и аптекарских вещей, трав, цветов, корней и сем[я]н и протчих принадлежащих статей в лекарственные составы»<sup>1</sup>. Круг задач путешествия, ставшего первой комплексной научной экспедицией в Сибирь, был определен в течение его первого периода (1 марта 1719 г. – 1 марта 1721 г.). По прибытии из Санкт-Петербурга в Тобольск 24 декабря 1719 г. Д.Г. Мессершмидт получил «Второе предписание» от своего непосредственного начальника, архиатра, президента Аптекарской, а с 1721 г. Медицинской канцелярии И.Д. Блюментроста. Согласно этому документу, ученый-путешественник поиск и сбор «всяких курьезитетов и лекарственных вещей» должен был дополнить обстоятельным описанием всего «примечательного в царстве животных, минералов и растений»<sup>2</sup>. Обширная научно-исследовательская программа экспедиции была разработана самим Д.Г. Мессершмидтом в Тобольске, а впоследствии конкретизировалась и дополнялась в течение всего путешествия. Как показал В. Лефельдт<sup>3</sup>, наиболее рельефное выражение эта программа получила в четвертом рапорте (первом из Тобольска) Д.Г. Мессершмидта И.Д. Блюментросту от

25 июня 1720 г. Даниэль Готлиб планировал произвести в Сибири комплекс естественно-научных (биологических, минералогических), географических, включая картографические, геодезические и физические (физико-географические, магнетические, метеорологические), исторических, археологических, этнографических, филологических, медицинских и смежных исследований<sup>4</sup>. Весь спектр научных работ, предусмотренных программой, был выполнен участниками экспедиции на пространной территории Западной, Южной, Центральной и Восточной Сибири, протянувшейся в широтном направлении от Восточного Приуралья до Нерчинско-заводского района Забайкалья и российско-китайско-монгольского пограничья (оз. Далайнор, р. Аргунь, р. Улдзы), и в долготном – от Барабинской низменности, Саянской горной системы и Хакасско-Минусинской котловины до Туруханска (Новой Мангазеи)<sup>5</sup>. Основная часть исследований была выполнена самим Даниэлем Готлибом, который, по его подсчетам, совершил за экспедицию 130 поездок с научными целями, имевшими универсальный характер<sup>6</sup>. Фактором их качественного выполнения являлась высокая квалификация Д.Г. Мессершмидта как ученого, получившего разностороннее образование в университетах Йены и Галле, ценный практический опыт в естественнонаучном музее и ботаническом саду И.Ф. Брейне в Гданьске. В реализации научно-исследовательской программы содействие доктору медицины оказали многочисленные помощники. В основной и официальный состав экспедиции, утвержденный сибирским губернатором А.М. Черкасским 13 февраля 1721 г., в качестве вспомогательного персонала вошли: капитан Ф.И. Табберт (фон Страленберг) в

<sup>1</sup> Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт: Письма и документы. 1716–1721. СПб., 2019. С. 201.

<sup>2</sup> Там же. С. 224–226.

<sup>3</sup> Лефельдт В. Тобольский рапорт Д.Г. Мессершмидта как образец программы ученого по исследованию Сибири // Миллеровские чтения – 2018: Преемственность и традиции в сохранении и изучении документального академического наследия: мат-лы II Междунар. науч. конф. (24–26 мая 2018 г., Санкт-Петербург). СПб., 2018. С. 387–394.

<sup>4</sup> Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт... С. 251–258.

<sup>5</sup> Подробный маршрут путешествия см.: Ширина Д.А. Летопись экспедиций Академии наук на северо-восток Азии в дореволюционный период. Новосибирск, 1983. С. 7–9.

<sup>6</sup> Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готлиб Мессершмидт: У истоков сибирской археологии. СПб., 2017. С. 26.

качестве помощника руководителя, унтер-офицер И.Д. Капелл (Капелль) (умер 6 января 1722 г.) – квартирмейстера, К.Г. фон Шульман – художника, слуга Д.Г. Мессершмидта П. Кратц (Крац) – переводчика и стрелка, А. Геслер Невинг (Невгин) – повара и денщика. Также экспедицию сопровождали подводчики, проводники-переводчики, денщики, слуги-подростки и иной обслуживающий персонал<sup>7</sup>. Каждый представитель вспомогательного персонала имеет свою долю участия в научном наследии экспедиции и ее руководителя, но наибольший вклад в ее результаты внес главный ассистент Д.Г. Мессершмидта, самобытный исследователь Сибири и ее населения Ф.И. Табберт фон Страленберг<sup>8</sup>.

Письменные, картографические, изобразительные и вещественные труды и материалы, подготовленные и полученные в ходе экспедиции Д.Г. Мессершмидтом и его помощниками, привезенные 27 марта 1727 г. в Санкт-Петербург, впечатлили российское научное сообщество того времени. Специальная комиссия в составе академиков Г.З. Байера, Ж.-Н. Делиля, И.Х. Буксбаума, руководителя Библиотеки и Кунсткамеры Академии наук (АН) И.Д. Шумахера, секретаря Медицинской канцелярии И.К. Геннингера, осуществлявшая в начале 1728 г. прием коллекций и работ Мессершмидта в АН и академический музей, заключила, что «это превзошло всякие ожидания»<sup>9</sup>. Ж.-Н. Делиль свидетельствовал, что картографические материалы экспедиции «по географической науке сочинены изрядно». Г.З. Байер «усмотрел удивительные антиквитеты» (археологические артефакты) и лингвистические данные<sup>10</sup>. Г.Ф. Миллер, протоколировавший заседания комиссии, впоследствии писал, что поступление материалов сибирского путешествия в АН стало «примечательным [моментом в жизни] Академии, по причине огромного количества превосходных наблюдений и образцов», которые привез Д.Г. Мессершмидт, «великий ученый в области естественной истории», талантливый языковед, географ и исследователь народов Сибири<sup>11</sup>. Международную известность Даниэль Готтлиб получил благодаря изданиям в 1730 г. в Швеции и впоследствии во многих странах Европы монографии Ф.И. Табберта фон Страленберга, а также публикации эскизов из его дневника и научных трудов академиками АН И. Амманом и П.С. Палласом<sup>12</sup>.

Д.Г. Мессершмидт был достоин занять высокое место в АН. Однако судьба распорядилась иначе. Во время его поездок по Сибири в Санкт-Петербурге рентабельность экспедиции, как и других начинаний Петра I, после кончины императора в 1725 г. была поставлена под сомнение. По прибытии в Тобольск 26 февраля 1726 г. коллекции Д.Г. Мессершмидта были арестованы, а он был ложно обвинен в провозе контрабандных товаров и взят под стражу двух солдат. Он был «выслан» из Сибири и доставлен в столицу, где у него изъяли оставшиеся труды и материалы, включая купленные за его счет. Он был отстранен от собственного научного наследия и дал присягу, запрещающую публиковать материалы из него.

Д.Г. Мессершмидту не удалось сделать научную карьеру ни в России, ни в родном Данциге. Г.Ф. Миллер писал: «Жил он в безвестности, умер в Петербурге 25 марта 1735 года, и почти никто об этом даже не узнал»<sup>13</sup>. Несправедливая участь была уготована и его научному наследию. Пожар в Кунсткамере 1747 г. уничтожил богатейшие коллекции Мессершмидта, представления о которых сохранили письменные и изобразительные источники. Рукописные и иллюстративные материалы из наследия ученого являлись образцами для

<sup>7</sup> Новлянская М.Г. Даниил Готтлиб Мессершмидт. Л., 1970. С. 22–23, 28.

<sup>8</sup> Чивтаев Ю.И. Спутники Д.Г. Мессершмидта // К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готтлиба Мессершмидта в Сибирь (1719–1727). СПб., 2021. С. 65–118.

<sup>9</sup> Миллер Г.Ф. История Императорской академии наук в Санкт-Петербурге // Г.Ф. Миллер. Избранные труды. М., 2006. С. 575.

<sup>10</sup> Материалы для истории Императорской Академии наук. СПб., 1885. Т. 1. (1716–1730). С. 347.

<sup>11</sup> Миллер Г.Ф. История Императорской академии наук... С. 522, 572, 575–576.

<sup>12</sup> *Strahlenberg Ph.J.* Das Nord- und Östliche Theil von Europa und Asia. Stockholm, 1730; *Pallas P.S.* Nachricht von D. Daniel Gottlieb Messerschmidts siebenjähriger Reise in Sibirien // Neue nordische Beiträge zur physikalischen und geographischen Erd- und Völkerbeschreibung, Naturgeschichte und Ökonomie. SPb.; Leipzig, 1782. Bd. 3. S. 97–158; *Jahn I.* Zoologische Ergebnisse von Daniel Gottlieb Messerschmidts Sibirienreise 1720–1727. Europa in der Frühen Neuzeit // Festschrift für Günter Mühlhordt. Bd. 6: Mittel-Nord-und Osteuropa / hrsg. von E. Donnert. Köln, 2002. S. 887–892.

<sup>13</sup> Миллер Г.Ф. История Императорской академии наук... С. 576.

участников академических и правительственных экспедиций XVIII–XIX вв., но были отодвинуты на второй план результатами этих путешествий. Публикации научных трудов Мессершмидта ограничивались экстрактами. Академик В.И. Вернадский в работе начала XX в. очень точно подметил, что в многогранной личности Д.Г. Мессершмидта в единстве и борьбе противоположностей слились «страстно преданный науке человек», талантливый ученый с «энциклопедическим образованием» и «великий неудачник»<sup>14</sup>. Впоследствии, вторя В.И. Вернадскому, исследователи называли Д.Г. Мессершмидта «дважды забытым» и «мучеником науки»<sup>15</sup>.

Восстановлению доброго имени Д.Г. Мессершмидта в науке способствовало издание путевого дневника ученого на языке оригинала в пяти частях, осуществленное совместно Германской АН в Берлине и Институтом истории естествознания и техники АН СССР в 1962–1977 гг.<sup>16</sup> Публикация хотя и имеет ряд недостатков, стимулировала активизацию изучения трудов и материалов Д.Г. Мессершмидта и его сотрудников по экспедиции международным научным сообществом. В российской науке XX в. вехой в истории изучения экспедиции и научных биографий Мессершмидта и Страленберга стали фундированные монографии М.Г. Новлянской, задавшие исследовательский вектор для нескольких поколений ученых<sup>17</sup>. Новый всплеск такого рода исследований связан с выходом в свет русскоязычных переводов фрагментов дневника Мессершмидта<sup>18</sup>. Однако подлинное знакомство мировой науки с гением Мессершмидта произошло благодаря инициированной в связи с 300-летней годовщиной сибирского путешествия и возглавленной Санкт-Петербургским филиалом Архива РАН и лично ее директором членом-корреспондентом РАН И.В. Тункиной титанической научной работе по изучению и публикации материалов из его наследия международным коллективом ученых-мессершмидтологов. Главными результатами этой работы стали публикация на языке оригинала и в русскоязычном переводе материалов подготовительного и первого этапов экспедиции (1716–1721 гг.) и факсимильное издание рукописи научного труда Д.Г. Мессершмидта «Sibiria Perlustrata» («Описание Сибири»), а также сборник «К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта в Сибирь (1719–1727)», в котором авторы статей, крупные специалисты в различных областях научного знания, произвели скрупулезную междисциплинарную аналитику работ Даниэля Готлиба и его экспедиционных помощников, представили исчерпывающие историографические обзоры современ-



Рис. 2. Публикации экспедиционного дневника и научных трудов Д.Г. Мессершмидта, мессершмидтологические исследования. Фото И.А. Шипилова

<sup>14</sup> Вернадский В.И. Очерки по истории естествознания в России в XVIII столетии // В.И. Вернадский. Труды по истории науки. М., 2002. С. 158–160.

<sup>15</sup> Напольских В.В. Дважды забытый (Д.Г. Мессершмидт – исследователь удмуртского языка и культуры) // Арт-Лад (Сыктывкар). 1998. № 4. С. 146–156; Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт... С. 9.

<sup>16</sup> Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727. Tagebuchaufzeichnungen / Hrsg. von E. Winter, G. Uschmann, G. Jarosch. Berlin, 1962–1977. Т. I–V.

<sup>17</sup> Новлянская М.Г. Филипп Иоганн Страленберг. Его работы по исследованию Сибири. М.; Л., 1966; Новлянская М.Г. Даниил Готлиб Мессершмидт...

<sup>18</sup> См., напр.: Напольских В.В. Удмуртские материалы Д.Г. Мессершмидта. Дневниковые записи, декабрь 1726 г. Ижевск, 2001; Путешествие по указу Петра I. Из дневника Д.Г. Мессершмидта – исследователя народов Сибири. 1721–1725 гг. / предисл. и публ. З.Д. Титовой // Исторический архив. 2003. № 2. С. 21–40.

ных мессершмидтоведческих исследований<sup>19</sup>. Этими публикациями и исследованиями задан высокий стандарт для научных трудов в области мессершмидтологии. Рассмотрим, насколько ему соответствует издание «Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта. Научная экспедиция по Енисейской Сибири. 1721–1725 годы», вышедшее в свет в 2021 г. в Красноярске и посвященное 300-летию путешествия Мессершмидта по Енисейской Сибири<sup>20</sup>.

Научным редактором книги является известный красноярский историк, доктор исторических наук, профессор Геннадий Федорович Быконя, который вместе с дивногорскими историками-краеоведами, журналистами и писателями Игорем Геннадьевичем и Ярославом Игоревичем Федоровыми является главным ее автором-составителем. К прочтению основного содержания издания – публикации извлечений из дневника путешествий Д.Г. Мессершмидта на русском языке – читателя готовит научное введение, состоящее из предисловия и исторического очерка «Мессершмидт и Сибирь»<sup>21</sup>. Предисловие включает в себя краткие обзоры историографии и источниковой базы, характеристику структуры издания<sup>22</sup>. Исторический очерк дает представление о биографии Д.Г. Мессершмидта, основных аспектах подготовки экспедиции, ее составе, маршрутах поездок по Енисейской Сибири<sup>23</sup>. Части дневника публикуются в трансляции с упоминавшегося выше берлинского издания. Перевод выполнен под редакцией И.Г. Федорова, в котором наряду с главными авторами-составителями книги принимали участие Е.С. Казанцева и Е.В. Окольная. Публикация по хронологическому и географическому принципу структурно разделена на четыре части, содержащие дневниковые «Записи» за 1721, 1722, 1723 и 1725 гг. По предложенной Д.Г. Мессершмидтом периодизации путешествия<sup>24</sup>, о которой составители не упоминают, в издании публикуются страницы дневника, освещающие работу экспедиции на третьем, четвертом, пятом и седьмом ее этапах из девяти. Географически книга ограничена исследовательскими поездками путешественников по Енисейской Сибири, или, согласно административно-территориальному делению исследуемого периода, Енисейской провинции Сибирской губернии. Исследования были сосредоточены в долине Енисея и местностях, прилегающих к бассейну реки. Опорными пунктами поездок стали Саянский, Абаканский остроги, Красноярск, Енисейск и Новая Мангазея (Туруханск). В современных географических реалиях это районы Южной и Центральной Сибири в пределах Республики Хакасия и Красноярского края. За территориальные рамки издания выходит самостоятельная поездка Ф.И. Табберта с 29 ноября по 22 декабря 1721 г. из Томска в Абаканский острог, основной маршрут которой прошел по югу Западной Сибири (современным Томской и Кемеровской областям)<sup>25</sup>. Тем не менее эта поездка занимает большую часть первого раздела публикации<sup>26</sup>. В предисловии к нему авторы-составители отмечают, что капитан Табберт «утилитарно подходил к своей задаче доставить сотрудников ученого и материалы в Абаканский острог», очень кратко сообщил «о составе населения русских деревень» и «ясачных юртах», но излишне подробно интересовался «путями сообщения и населенными пунктами на них, а также происхождением местных народов»<sup>27</sup>. Действительно, записи Ф.И. Табберта более лапидарны, чем разделы дневника за авторством Д.Г. Мессершмидта. В защиту шведского капитана следует сказать, что он качественно выполнил задание руководителя экспедиции по описанию пути, которое, согласно географической науке указанного периода, подразумевало утилитарную направленность и скрупулезную фиксацию объектов на маршруте, определение их географического положения и краткую характеристику без излишних деталей. Кроме того, Стрален-

<sup>19</sup> Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт...; *Messerschmidt D.G. Sibiria Perlustrata, etc.* СПб., 2020; К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта в Сибирь (1719–1727): сб. ст. СПб., 2021.

<sup>20</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта. Научная экспедиция по Енисейской Сибири. 1721–1725 годы. Красноярск, 2021.

<sup>21</sup> Там же. С. 7–44.

<sup>22</sup> Там же. С. 7–22.

<sup>23</sup> Там же. С. 23–44.

<sup>24</sup> О периодизации подробнее см.: *Тункина И.В., Савинов Д.Г.* Даниэль Готлиб Мессершмидт... С. 26–29.

<sup>25</sup> Маршрут поездки см.: *Новлянская М.Г.* Филипп Иоганн Страленберг... С. 30.

<sup>26</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 47–60.

<sup>27</sup> Там же. С. 45.

берг, как и Мессершмидт, руководствовался рассмотренными выше указом Петра I и научно-исследовательской программой, в которых перед путешественниками специальной задачи по выявлению социального состава и занятий жителей русских населенных пунктов не ставилось. Следовательно, некорректен и идентичный укор публикаторов в адрес руководителя путешествия, относящийся к русским поселениям Хакасско-Минусинского края<sup>28</sup>. Как известно, Ф.И. Табберт по поручению Д.Г. Мессершмидта вел экспедиционный дневник с отправления путешествия из Тобольска 1 марта 1721 г. и до своего отъезда вместе с К.Г. Шульманом на родину с р. Большой Кемчуг (приток Чулыма, Козульский район Красноярского края) 28 мая 1722 г. Доктор медицины в этот период ограничивался внесением дополнений и примечаний в журнал. В рецензируемом издании это первый и половина второго раздела публикации, в преамбуле к которому авторство Ф.И. Табберта специально не оговаривается, как и то, что, согласно Д.Г. Мессершмидту, отдельные записи в дневнике делал К.Г. Шульман<sup>29</sup>.

Публикуемый источник отражает работу Д.Г. Мессершмидта и его главного помощника Ф.И. Табберта фон Страленберга по всем направлениям научно-исследовательской программы экспедиции, но при научном лидерстве доктора медицины. Одним из основных географических компонентов дневника являются описания сухопутных и водных маршрутов путешествия по Енисейской Сибири и сообщения о природных и социальных объектах, встреченных на пути. В первую очередь, это информация о речной системе главной водной артерии региона Енисея, его крупнейших составляющих Ангаре и Нижней Тунгуске и многочисленных притоках (Абакан, Кемь, Турухан, Мана, Кан, Большой Пит, Подкаменная Тунгуска и др.), реках из Обского (Чулым, Кеть, Томь) и других бассейнов, иных водоемов<sup>30</sup>. Гидрологические записи сообщают об участках водоемов, удобных для навигации и усложняющих последнюю (сильном течении, порогах, островах и т.д.). Также дневник содержит сведения о городах Тобольске, Томске, Кузнецке (Новокузнецке), Красноярске, Енисейске, Туруханске, Иркутске и Ачинском, Абаканском, Саянском острогах, подведомственных им слободах, селах, деревнях, погостах, зимовьях, заимках, а также временных и стационарных поселениях аборигенов, именуемых «юртами», иных населенных пунктах<sup>31</sup>. Эти материалы представляют ценный, а в некотором случае единственный источник для изучения истории и исторической географии поселений Енисейской Сибири и соседних территорий, многие из которых изменили свое местоположение, статус или вовсе перестали существовать. Физико-географическая характеристика местностей представлена в дневнике сведениями о видах почв, формах рельефа, растительном покрове или природной зоне территории в целом<sup>32</sup>. Она дополнена систематическими метеорологическими наблюдениями. Количественные данные об инструментально определенных географических широтах пунктов, расстоянии между ними в верстах, направлениях дорог и течений рек в румбах, размеры топонимов в сажнях позволяли использовать дневник как источник для карт соответствующей местности.

В публикуемых извлечениях из дневника экспедиции нашли отражение собранные Мессершмидтом и Страленбергом сведения о местах расселения, этнонимах, внешнем виде, этногенезе и этнической истории, типах хозяйства, аспектах материальной и духовной культуры, языках и диалектах телеутов, сибирских татар, обских (хантов) и енисейских остяков (кетов), чулымцев, енисейцев (коттов, аринцев, яринцев), самодийцев (селькупов, нганасан, камасинцах), тунгусов (эвенков), калмыков, бурят, якутов, других сибирских этносов и их территориальных групп<sup>33</sup>. Особую актуальность для историко-этнографических исследований имеют сообщения путешественников о шедшем во время работы экспедиции этниче-

<sup>28</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 76.

<sup>29</sup> Там же. С. 190, 215.

<sup>30</sup> Там же. С. 93, 113, 200, 316–317, 332–356, 373–385, 418–419.

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> Там же. С. 131, 134, 160, 164, 168, 177, 179–180, 304, 314, 321–322, 385, 425 и сл.

<sup>33</sup> Там же. С. 50, 54–60, 62–64, 82, 90–91, 93, 128, 130, 132–133, 138–142, 145, 148. 161, 179, 186, 230, 268, 319–321, 324–325, 340–342, 345–350, 356.

ском процессе формирования хакасского народа в результате тюркизации качинцами, сагайцами, бельтирами (бельтырами), кызыльцами койбалов, основу которых составляли южносибирские самодийцы (тубинцы и модары)<sup>34</sup>. Уникальный характер для реконструкции енисейской семьи языков и изучения культуры их носителей имеют этнолингвистические и этнографические записи дневника Мессершмидта об аринцах, яринцах и коттах, ассимилированных в XVIII–XIX вв. тюркскими и русским этносами, и находящемся сегодня на грани исчезновения кетском языке и народе. Столь же значимы соответствующие данные источника о названных выше южных самодийцах<sup>35</sup>.

Одним из главных достижений экспедиции является первый опыт изучения многочисленных археологических памятников на территории Западной и Южной Сибири, датируемых от эпохи неолита до раннего Средневековья<sup>36</sup>. Этот факт дал все основания исследователям именовать Д.Г. Мессершмидта «первооткрывателем сибирских древностей» и «зачинателем сибирской и российской курганной археологии»<sup>37</sup>. Однако нужно учитывать, что в осуществлении такого рода работ руководителю путешествия оказали помощь Ф.И. Табберт, К.Г. Шульман, П. Кратц, А. Геслер Невинг и представители обслуживающего персонала.

В публикации освещены произведенные 1–6 января 1722 г. под руководством Д.Г. Мессершмидта и Ф.И. Табберта рекогносцировка, раскопки и исследование тагарского кургана (V–III вв. до н. э.)<sup>38</sup> на степном левобережье Енисея близ Абаканского острога, в которых участвовали Шульман, Кратц и Геслер Невинг<sup>39</sup>. Шульман выполнил рисунки погребальных камней, «фигуры и письменные знаки» на них<sup>40</sup>. По завершении раскопок Табберт вместе с художником и переводчиком по заданию руководителя экспедиции обследовал енисейские степи в междуречье Теси и Ербы, где обнаружил и впервые описал 24 января 1722 г. в дневнике<sup>41</sup> раннесредневековое каменное изваяние, впоследствии получившее наименование в научной литературе «Тесинский богатырь» по местонахождению на берегу одноименной реки. План местности с отображением расположения памятника на высоком земляном кургане, окруженном оградками из каменных плит, сделал Табберт, а рисунок самого изваяния с сосудом в руках и рунической надписью на спине, не имеющего, по мнению И.В. Тункиной и Д.Г. Савинова, аналогов среди скульптурных памятников тюрков Южной Сибири и олицетворяющего знатного тюргеша, – Шульман<sup>42</sup>.

Опубликованные материалы дневника свидетельствуют, что в ходе экспедиции под руководством Мессершмидта был осуществлен поиск и исследование сибирских археологических памятников, которые по большей части были обнаружены в бассейне Среднего Енисея. Это захоронения и курганные плиты, каменные изваяния (Козен-Кеш, Куртуяк-таш, «Тазминское» и др.), стелы с эпиграфическими надписями (например, Уйбатский памятник), камни и скалы с петроглифами (Новоселовская и Бирюсинская писаницы и иные), многочисленные артефакты, найденные при раскопках курганов, наблюдавшиеся у бугровщиков и в

<sup>34</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 63–64, 93, 130; см. также: Тюркские народы Сибири. М., 2006. С. 544–545.

<sup>35</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 62–63, 90, 93, 319–320.

<sup>36</sup> Белокобыльский Ю.Г. Бронзовый и ранний железный век Южной Сибири. История идей и исследований (XVIII – первая треть XX в.). Новосибирск, 1986. С. 10–23; Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готлиб Мессершмидт...

<sup>37</sup> Кызласов Л.Р. Начало сибирской археологии // Историко-археологический сборник. М., 1962. С. 51; Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готлиб Мессершмидт... С. 89, 115.

<sup>38</sup> Тагарская археологическая культура позднего бронзового – раннего железного века (конец VIII – начало III вв. до н.э.), названная по острову Тагар на Енисее и причисляемая исследователями к скифо-сибирскому миру (историко-культурной общности). В ареале культуры бронзовые изделия преобладают над железными.

<sup>39</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 77–79.

<sup>40</sup> Там же. С. 78; Об этом см.: Вадецкая Э.Б. К истории археологического изучения Минусинских котловин // Известия лаборатории археологических исследований. Кемерово, 1973. Вып. 6. С. 96.

<sup>41</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 83–85.

<sup>42</sup> Борисенко А.Ю., Худяков Ю.С. Изучение древностей Южной Сибири немецкими учеными XVIII–XIX вв. Новосибирск, 2005. Рис. 23; Тункина И.В., Савинов Д.Г. «Тесинский богатырь»: возвращение к оригиналу // Stratum plus. 2018. № 6. С. 29–51.

сибирских городах<sup>43</sup>. В описаниях данных памятников в дневнике путешествия, являвшихся первыми в российской археологии, наряду с Мессершмидтом участвовал Табберт, а изображения большинства (некоторые выполнил доктор медицины) из них осуществил Шульман, которые послужили первоосновой при подготовке иллюстративного материала монографии Страленберга<sup>44</sup>.

В приобретении артефактов, различных раритетов и этнографических предметов особо преуспел переводчик П. Кратц. Он же заведовал хозяйственной частью экспедиции, помогал руководителю в ведении канцелярии и переговоров с местной администрацией, являлся основным поставщиком экспонатов для таксидермической работы Мессершмидта и формирования зоологических коллекций<sup>45</sup>. Ботанические и минералогические сборы вели все участники путешествия. Краткие записи по естественной истории Енисейской Сибири и о найденных здесь «натуралиях» Мессершмидт сделал на страницах дневника, но подробные описания, сопровождаемые изображениями, трех царств природы дал в «Sibiria Perlustrata»<sup>46</sup>.

Анализируемая публикация дневника снабжена богатым иллюстративным материалом, в том числе из наследия Мессершмидта и Шульмана, а также подробными комментариями, данными в подстрочнике и в виде примечаний к тексту. Комментарии дополняет «Научно-справочный раздел», содержащий пояснения к мерам длины, веса и объема, терминам и понятиям, использованным в источнике, географический и именной указатель, таблицу, репрезентирующую основные даты биографии Д.Г. Мессершмидта и хронологию его путешествия в Сибирь. Визуальные и справочные материалы способствуют трансферу и рецепции информации из экспедиционного дневника Д.Г. Мессершмидта, его популяризации среди широкой аудитории читателей.

Рецензируемое издание имеет разнородные недостатки, неточности и ошибки, некоторые из которых весьма существенны. В заголовке книги указан единый хронологический диапазон «1721–1725 годы», но в 1724 г. Д.Г. Мессершмидт и его сотрудники по экспедиции в Енисейской Сибири не работали. Очень лапидарным представляется историографический обзор, в котором не упомянут Т.З. Байер, один из первых исследователей археологических и лингвистических материалов Д.Г. Мессершмидта, как отмечалось выше. Несправедливо и необоснованно затушевана роль Г.Ф. Миллера в истории изучения трудов и материалов Д.Г. Мессершмидта и Ф.И. Табберта фон Страленберга. Фундаментальная монография А.И. Андреева, в которой намечен вектор для изучения всего наследия первой комплексной научной экспедиции в Сибирь, ошибочно отнесена к исследованиям по его «конкретным отраслям», а именно – картографии<sup>47</sup>. Кроме того, авторы пропустили многие мессершмидтоведческие исследования конца XX – начала XXI в., библиографические указатели и детальные аналитические обзоры соответствующей научной литературы<sup>48</sup>.

В аннотации издание адресовано исследователям-специалистам по региональной истории и истории академических экспедиций, следовательно, как научная публикация источника оно должно иметь полноценное археографическое предисловие и комментарии, которые отсутствуют. Составители констатируют, что перевод осуществлен с дневника Д.Г. Мессер-

<sup>43</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 83–86, 91, 96–98, 171, 179, 192, 200–204, 270; об этом см.: Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готлиб Мессершмидт... С. 79–132; Белокобыльский Ю.Г. Бронзовый и ранний железный век Южной Сибири... С. 11–13.

<sup>44</sup> *Strahlenberg Ph.J. Das Nord- und Östliche Theil von Europa und Asia... Tab. V etc.*

<sup>45</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 137, 337, 376–385, 391–398, 402–407, 421–430.

<sup>46</sup> *Messerschmidt D.G. Sibiria Perlustrata...*; об этом см.: Смирнов А.В. Даниэль Готлиб Мессершмидт – первый исследователь животного мира России // *Collegae, amico, magistro*. Харьков, 2019. С. 184–200; Бондарь Л.Д., Кургузова А.В., Поникаровская М.В. От врача до минеролога: минералогические исследования Д.Г. Мессершмидта в Сибири // К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 168–182.

<sup>47</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 14; ср.: Андреев А.И. Очерки по источниковедению Сибири. Вып. 2: XVIII век (первая половина). М.; Л., 1965. С. 32–44.

<sup>48</sup> См., напр.: Д.Г. Мессершмидт – исследователь древней истории Сибири: указатель литературы. Абакан, 2011; Тункина И.В. Экспедиция Д.Г. Мессершмидта 1719–1727 гг. в Сибирь в российской историко-научной историографии XX – начала XXI в. // Миллеровские чтения: К 285-летию Архива Российской академии наук. СПб., 2013. С. 238–250.

шмидта, изданного в Берлине, не указывая страниц, с которых произведена трансляция. Ссылки на конкретные фрагменты источника публикации имеются лишь в разделе с описанием маршрута экспедиции по Енисейской Сибири. Однако значительная часть ссылок данного раздела, как показало сравнение, не соответствует немецкому «оригиналу». К примеру, поездка Д.Г. Мессершмидта со спутниками из Ачинского острога на р. Абакан в июне–августе 1722 г., согласно авторам рецензируемого издания, описана на трех страницах немецкой публикации, но в действительности оно занимает 56 страниц<sup>49</sup>. Вместо путешествия из Абаканского острога в Красноярск в сентябре–ноябре 1722 г. на страницах, указанных в русском переводе, поездка в августе–сентябре того же года в Саянский острог – в немецком<sup>50</sup>. Такого рода неточности имеют место в аппарате сносок, отсылающих к дневниковым описаниям поездок 1723 г. из Красноярска в Енисейск и далее до Новой Мангазеи, а затем по Нижней Тунгуске до устья р. Илимпея, и августа 1725 г. из Енисейска в Маковский острог и по р. Кеть до Лосиноборского монастыря<sup>51</sup>. Маршрут экспедиции Мессершмидта по Сибири и ее енисейской части уже был восстановлен по архивным источникам и подробно описан исследователями<sup>52</sup>. В анализируемой книге предпринята новая «реконструкция», итоги которой идентичны результатам предыдущих, но ссылки даются на архивные материалы, а не на работы предшественников, что противоречит научной этике.

Немецкое издание дневника, с которого осуществлен перевод в рецензируемой работе, как показали исследователи, имеет значительные погрешности в передаче рукописного первоисточника, связанные с редакторским вмешательством в оригинальный текст, его адаптацией под современного читателя, правкой и пропусками фрагментов<sup>53</sup>. Соответственно, перевод как «реципиент» априори вобрал в себя все недостатки «донора». В дополнение к этому, как отметили авторы-составители, в русскоязычное издание не вошли «фрагменты ботанической, орнитологической, астрономической и геодезической номенклатуры»<sup>54</sup>. Наличие опубликованных на русском языке дневниковых записей Д.Г. Мессершмидта о поездках по Енисейской Сибири в 1721–1723 гг. до выхода в свет анализируемого издания ставит вопрос о прямых заимствованиях и новизне сделанного в нем перевода источника за указанный период<sup>55</sup>.

Для научно-справочного аппарата издания характерны ошибочные сведения об именах, фамилиях, годах жизни и биографии исторических личностей. Так, инициалы Ф.И. Табберта фон Страленберга неоднократно меняются местами, а в аннотации исчезло первое имя шведского капитана<sup>56</sup>. Искаженные инициалы, имена и фамилии имеют супруга Д.Г. Мессершмидта Бригитта Хелена Бёклер, соликамский воевода Семен Михайлович Козловский, руководитель Первой и Второй Камчатской экспедиций Витус Ионассен Беринг, сибирский губернатор Михаил Владимирович Долгоруков, «полудержавный властелин» Александр Данилович Меншиков<sup>57</sup>. Исследователи аргументированно доказали, что немецкий дворянин К.Г. фон Шульман не являлся племянником Ф.И. Табберта фон Страленберга<sup>58</sup>, но в сопро-

<sup>49</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 43, сн. 39; Ср.: *Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727*. Т. 1: *Tagebuchaufzeichnungen 1721–1722*. Berlin, 1962. S. 247–303.

<sup>50</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 43, сн. 40; *Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727*. Т. 1. S. 307–315, 316–336.

<sup>51</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 43–44, сн. 41–43, 46–47; Ср.: *Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727*. Т. 2: *Tagebuchaufzeichnungen Januar 1723 – Mai 1724*. Berlin, 1964. S. 46–52, 57–71, 79–105; Т. 4: *Tagebuchaufzeichnungen Februar 1725 – November 1725*. Berlin, 1968. S. 197–201, 211–219.

<sup>52</sup> *Ширина Д.А.* Летопись экспедиций Академии наук на северо-восток Азии... С. 7–9; *Тункина И.В., Савинов Д.Г.* Даниэль Готлиб Мессершмидт... С. 27–29; *Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт...* С. 26–32.

<sup>53</sup> *Тункина И.В.* Экспедиция Д.Г. Мессершмидта 1719–1727 гг. в Сибирь... С. 242.

<sup>54</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 22.

<sup>55</sup> Там же. С. 47–356; Ср.: *Мессершмидт Д.Г.* Дневники. Томск – Абакан – Красноярск. 1721–1722. / пер. и сост. Е.А. Ким. Абакан, 2012. С. 12–158; *Мессершмидт Д.Г.* Дневники: от Мангазеи до Иркутска (1723 г.) / пер. и сост. Ю.И. Чивтаев. Иркутск, 2018. С. 26–91.

<sup>56</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 18, 21, 236, 238, 469.

<sup>57</sup> Там же. С. 28, 37–38, 444, 492.

<sup>58</sup> *Тункина И.В.* К биографии Карла Густава Шульмана // К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 57–64.

водительных текстах к изучаемой публикации по-прежнему упоминается об их родстве<sup>59</sup>. Досталось и главному герою книги Д.Г. Мессершмидту, о котором сказано, что он родился «6 сентября 1685 г.» и умер «25 марта 1735 г. 50-летний»<sup>60</sup>. Как отмечает И.В. Тункина, верной является двойная дата рождения Даниэля Готлиба 6/16 сентября 1685 г., которая записана в его гороскопе. При этом в автобиографии ученого-путешественника значится только 16 сентября<sup>61</sup>. Дата кончины исследователя Сибири указана верно, но он отошел в мир иной в 49-летнем возрасте, не дожив полгода до своего юбилея. Авторы комментария и именного указателя к «Путевому журналу Даниэля Готлиба Мессершмидта» дважды ошиблись в датах жизни знаменитого ученого В.Н. Татищева (1686–1750)<sup>62</sup>, не упомянув в биографической справке, что он великий русский историк<sup>63</sup>. Согласно авторам издания, гравированный портрет Петра I был выполнен Я. Хоубракенем в 1719 г., Тункинский острог основали в 1717 г., а академик П.С. Паллас путешествовал по Сибири в 1773–1774 гг.<sup>64</sup> В действительности нидерландский мастер закончил гравюру в 1718 г., русское поселение у оз. Тунка ведет свое начало с 1676 г., академическая экспедиция П.С. Палласа была осуществлена в 1768–1774 гг., ее маршруты по Сибири прошли в 1770–1773 гг.<sup>65</sup>

В комментариях к публикации не унифицированы многие сокращения и аббревиатуры. Например, слово «деревня» в одних случаях пишется полностью, в других – сокращается «Дер.» или «Д.». При ссылках на материалы Санкт-Петербургского филиала Архива РАН наряду с современной аббревиатурой (СПбФ АРАН) используются устаревшие – «ЛОА» и «ПФА РАН»<sup>66</sup>.

Научно-справочный аппарат рецензируемого издания отражает слабую компетентность его авторов в аспектах подготовки и производства экспедиции Д.Г. Мессершмидта, этнографии народов Сибири и истории российской науки первой трети XVIII в. В предисловии отмечено, что Мессершмидт в феврале 1718 г. выехал из Данцига в Санкт-Петербург. При этом ничего не сказано о том, что ученый добирался транзитом через Ригу до российской столицы, куда попал лишь в апреле 1718 г.<sup>67</sup> Во вводной части издания говорится, что задачи перед Мессершмидтом, отправлявшимся в Сибирь, были поставлены в указе Петра I «распльвчатой формулировкой “для изыскания всяких раритетов”»<sup>68</sup>. Как было показано выше, указ от 15 ноября 1718 г. содержал конкретный перечень медико-ботанических работ, который впоследствии был преобразован ученым в обширную научно-исследовательскую программу. В своем первом тобольском рапорте И.Д. Блюментросту от 25 июня 1720 г. Даниэль Готлиб определил «куриозные раритеты» как «предметы, пригодные к украшению и пополнению музея»<sup>69</sup>.

Д.Г. Мессершмидт тяжело переживал отъезд из экспедиции 28 мая 1722 г. своих ассистентов Ф.И. Табберта и К.Г. Шульмана, но после этого он не «работал один»<sup>70</sup>. С ним остались и помогали ему П. Кратц, А. Геслер Невинг и представители обслуживающего персонала.

Сравнение этнографических и этнолингвистических дневниковых записей Д.Г. Мессершмидта и Ф.И. Табберта с комментариями к ним демонстрирует научный перевес исследователей первой трети XVIII столетия над коллегами из XXI в. 4 декабря 1721 г. Табберт во

<sup>59</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 33, 494.

<sup>60</sup> Там же. С. 24, 31.

<sup>61</sup> Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готлиб Мессершмидт... С. 17.

<sup>62</sup> Указаны верные даты.

<sup>63</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 358, 493.

<sup>64</sup> Там же. С. 25, 238, 240.

<sup>65</sup> Об этом см.: Эрмитаж. Музей и коллекция. СПб., 2001. С. 204; Резун Д.Я., Васильевский Р.С. Летопись сибирских городов. Новосибирск, 1989. С. 262; Шипилов И.А. История экспедиции академика П.С. Палласа в Сибирь: Аспект оформления научной школы // Традиции русской духовной культуры в памятниках письменности XVI–XX вв. Новосибирск, 2018. С. 110–128.

<sup>66</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 239–240, 251–252, 366–369, 436–437, 440–441, 446–447.

<sup>67</sup> Там же. С. 26; Ср.: Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт... С. 25–26.

<sup>68</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 26.

<sup>69</sup> Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт... С. 256.

<sup>70</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 43.

время поездки по р. Яе до ее впадения в р. Чулым отметил волость «аргунских калмыков»<sup>71</sup>. Комментарий к этой записи дается следующий: «Это первое упоминание о якобы переселении отдельных родов так называемых чёрных калмыков, или джунгаров, вооружённой рукой претендовавших до конца XVII века на контроль над населением Среднего Приобья, Притобья и Северного Присаянья...»<sup>72</sup>. Однако комментаторы упустили из внимания, что Филипп Иоганн 12 декабря посетил еще одну аргунскую юрту на берегу р. Тисуль («Tusjul») и отметил, что ее жители, как и на устье Яи, «калмацкого рода» («kalmakisches Geschlechtes»), т.е. «белые калмыки» – телеуты<sup>73</sup>. Наряду с телеутами Аргунские юрты, или Аргунскую ясачную волость, населяли чулымцы. В этнографической литературе имеются сведения о «яйской» территориальной группе телеутов, проживавших, как верно зафиксировал Ф.И. Табберт, на притоках р. Чулым – Яе и Тисуль. Уже в XIX в. яйские телеуты были ассимилированы в тюркской среде, сформировав чулымский и хакасский этносы<sup>74</sup>. Начало ассимиляционного процесса было отмечено уже Страленбергом, который подчеркивал смешанный татарско-калмыцкий (тюрко-монгольский) этнический состав коренного населения Причулымья<sup>75</sup>. Г.Ф. Миллер, посетивший Причулымье в 1734 и 1740 гг., описывал население Аргунской ясачной волости как чулымско-тюркское по языку и культуре<sup>76</sup>.

Необоснованной представляется критика Д.Г. Мессершмидта в том, что в дневнике «слишком сближает тюркский из алтайской языковой общности и монгольский языки, а также относит к ним в различной степени отюреченных кыштымов из саяно-самодийцев – ветви уральской языковой общности и фин[н]о-угров»<sup>77</sup>. Для науки своего времени, когда этнография и этнолингвистика находились в процессе становления, ученый-путешественник дал исчерпывающее описание тюркской семьи языков на территории России и Сибири: «Севернее Персии, где живут кубанцы, астраханцы, корлуки, казанцы, черкесы и мингрелы, говорят уже только на турецком (тюркском) или татарском языках. Эти языки потом устремляются севернее Каспийского моря и далее через Сибирь к озеру Байкал. Здесь живут следующие татарские народности с запада на восток, а именно: башкирцы, Кучумова-орда, киргизцы, или бруттатары, тобольские и тарские татары, барабинские и томские татары, чулымские и кыштымские татары, качинские, аринские, камасинские, киргизские и сойотские татары, и проживающие к северу от озера Байкал якутские татары. Все эти народы понимают и говорят на татарском или турецком языках, но он отличается диалектом и большим количеством используемых ими иностранных слов. Тот, кто отлично понимает турецкий язык, сможет изъясниться с ними или хотя бы понять их»<sup>78</sup>. В приведенном Мессершмидтом перечне коренных народов Сибири тюркскими этносами не являются лишь южные самодийцы-камасинцы, аринцы, говорившие на изолированном языке енисейской группы, а также сойоты – бурятский субэтнос, этногенез которых связан с самодийцами, а этническая история с бурятами. Все эти народы, как верно отметил ученый, в различной степени подверглись тюркизации, а аринцы и камасинцы впоследствии были полностью ассимилированы. Финно-угорских народов Мессершмидт в данном списке не упоминает.

Авторы комментариев к «Путевому журналу Даниэля Готлиба Мессершмидта» ошибочно причисляют енисейских кыргызов, один из древнейших тюркских народов Азии, к монголам, калмыков, представляющих монгольскую языковую семью, относят к тюркам. Публикаторы не разделяют самодийцев (ненцев, энцев, нганасан, селькупов, камасинцев), финно-угров (хантов, манси) и представителей енисейской языковой семьи (кетов, коттов, аринцев, яринцев), включая всех в финно-угорскую языковую группу. Как известно,

<sup>71</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 49.

<sup>72</sup> Там же. С. 69.

<sup>73</sup> Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727. Т. 1. S. 156.

<sup>74</sup> Томилов Н.А. Этническая история тюркоязычного населения Западно-Сибирской равнины конца XVI – начала XX в. Новосибирск, 1992. С. 73; Тюркские народы Сибири... С. 178.

<sup>75</sup> Messerschmidt D.G. Forschungsreise durch Sibirien 1720–1727. Т. 1. S. 156–160.

<sup>76</sup> Миллер Г.Ф. История Сибири. М., 2000. Т. 2. С. 671.

<sup>77</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 258.

<sup>78</sup> Там же. С. 139.

самодийцы и финно-угры составляют отдельные ветви уральской языковой семьи, по отношению к которой енисейская – самостоятельна. Разные субэтносы татарского народа казанские и сибирские татары, состоящие из различных территориальных групп, употребляются в комментариях как синонимы<sup>79</sup>.

Столь же существенны погрешности в текстах, сопровождающих археологические исследования Д.Г. Мессершмидта и его помощников<sup>80</sup>. Для получения детальной информации и корректных справок по данному направлению работы экспедиции рекомендуем читателям обратиться к фундированной монографии И.В. Тункиной и Д.Г. Савинова<sup>81</sup>.

Сохранению и трансляции исторической памяти о Д.Г. Мессершмидте, которого П.С. Паллас справедливо называл «благословенным»<sup>82</sup>, не способствуют слова авторов комментариев о его высокомерии или пренебрежении к местному сибирскому населению и православным жителям региона<sup>83</sup>. По-европейски образованного Мессершмидта шокировали, например, «масляничные гуляния» русских, которые он интерпретировал в рамках оценочной парадигмы варварство – цивилизация и считал их для себя неприемлемыми. Однако он не проявлял «живучесть сословности в его просвещенной Европе, осуждая отсутствие в свободное время должной дистанции между правящими верхами и трудовыми низами»<sup>84</sup>. Напротив, во время путешествия по Сибири его руководитель демонстрировал межнациональную, социальную и религиозную толерантность. Лютеранин-пиетист Д.Г. Мессершмидт содействовал распространению православного христианства среди сибирских аборигенов<sup>85</sup>.

Каждая новая публикация материалов из богатейшего научного наследия Д.Г. Мессершмидта и его экспедиции обеспечивает выход из забвения и завершение неудач доктора медицины, все больше проявляет его величие как ученого-универсала. Не исключение и рецензируемое издание, формат которого способствует популяризации и распространению информации о первом комплексном научном путешествии в Сибирь, давшем старт крупным академическим экспедициям XVIII в., и его руководителе. Справедливо участие издания в проводимых в Красноярске краевом конкурсе «Книга года – 2021» в номинации «Лучшая научно-популярная книга»<sup>86</sup> и XVIII Всероссийском конкурсе региональной и краеведческой литературы «Малая Родина – 2022» в номинации «Мой край»<sup>87</sup>. Неслучайно, что книга номинировалась в конкурсах как научно-популярная. Ее читателям следует учесть, что, как показывает данная рецензия, поистине научным в этой работе является дневник Д.Г. Мессершмидта. Таким образом, Д.Г. Мессершмидт как исследователь конкурентоспособен и среди ученых XXI в., а в некоторых случаях и превосходит их. Хочется надеяться, что будущие переводчики, издатели и исследователи трудов и материалов Даниэля Готлиба станут руководствоваться высокими научными стандартами, заданными мессершмидтологами. Великий ученый Д.Г. Мессершмидт этого достоин.

<sup>79</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 69–70, 73, 319–321, 369, 466.

<sup>80</sup> Там же. С. 236–237, 259–260.

<sup>81</sup> Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готлиб Мессершмидт...

<sup>82</sup> См.: Копанева Н.П. «Благословенный Мессершмидт»: П.С. Паллас о научном наследии Д.Г. Мессершмидта // Кунсткамера. 2019. № 3(5). С. 254–260.

<sup>83</sup> Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта... С. 358.

<sup>84</sup> Там же. С. 362.

<sup>85</sup> Шипилов И.А. Православное население Сибири XVIII века в работах участников академических и правительственных экспедиций [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2022. № 2 (22). С. 141–157. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-2-09.pdf> (дата обращения: 31.05.2022).

<sup>86</sup> КУЛЬТУРА24.РФ. Красноярский край [Электронный ресурс]. URL: <https://cultura24.ru/news/18175/> (дата обращения: 31.05.2022).

<sup>87</sup> Книжная индустрия [Электронный ресурс]. URL: <https://bookind.ru/categories/event/13371/> (дата обращения: 31.05.2022).

### Литература

Андреев А.И. Очерки по источниковедению Сибири. Вып. 2: XVIII век (первая половина). М.; Л.: Наука, 1965. 364 с.

Белокобыльский Ю.Г. Бронзовый и ранний железный век Южной Сибири. История идей и исследований (XVIII – первая треть XX в.). Новосибирск: Наука, 1986. 166 с.

Бондарь Л.Д., Кургузова А.В., Поникаровская М.В. От врача до минеролога: минералогические исследования Д.Г. Мессершмидта в Сибири // К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта в Сибирь (1719–1727). СПб.: Реноме, 2021. С. 168–182.

Борисенко А.Ю., Худяков Ю.С. Изучение древностей Южной Сибири немецкими учеными XVIII–XIX вв. Новосибирск: НГУ, 2005. 270 с.

Вадецкая Э.Б. К истории археологического изучения Минусинских котловин // Известия лаборатории археологических исследований. Кемерово: Кемеровский гос. ун-т., 1973. Вып. 6. С. 91–159.

Вернадский В.И. Очерки по истории естествознания в России в XVIII столетии // В.И. Вернадский. Труды по истории науки. М.: Наука, 2002. С. 193–318.

Д.Г. Мессершмидт – исследователь древней истории Сибири: указатель литературы. Абакан: [Б.и.], 2011. 26 с.

Копанева Н.П. «Благословенный Мессершмидт»: П.С. Паллас о научном наследии Д.Г. Мессершмидта // Кунсткамера. 2019. № 3 (5). С. 254–260.

Кызласов Л.Р. Начало сибирской археологии // Историко-археологический сборник. М.: Изд-во МГУ, 1962. С. 43–52.

Лефельдт В. Тобольский рапорт Д.Г. Мессершмидта как образец программы ученого по исследованию Сибири // Миллеровские чтения – 2018: Преемственность и традиции в сохранении и изучении документального академического наследия: материалы II Междунар. науч. конф. (24–26 мая 2018 г., Санкт-Петербург). СПб.: Реноме, 2018. С. 387–394.

Миллер Г.Ф. История Императорской академии наук в Санкт-Петербурге // Г.Ф. Миллер. Избранные труды. М., 2006. С. 481–647.

Напольских В.В. Дважды забытый (Д.Г. Мессершмидт – исследователь удмуртского языка и культуры) // Арт-Лад (Сыктывкар). 1998. № 4. С. 146–156.

Новлянская М.Г. Даниил Готлиб Мессершмидт. Л.: Наука, 1970. 184 с.

Новлянская М.Г. Филипп Иоганн Страленберг. Его работы по исследованию Сибири. М.; Л.: Наука, 1966. 95 с.

Первый исследователь Сибири Д.Г. Мессершмидт: Письма и документы. 1716–1721 / сост. Е.Ю. Басаргина, С.И. Зенкевич, В. Лефельдт, А.Л. Хосроев; под общ. ред. Е.Ю. Басаргиной. СПб.: Нестор-История, 2019. 310 с.

Путевой журнал Даниэля Готлиба Мессершмидта. Научная экспедиция по Енисейской Сибири. 1721–1725 годы / перевод, сост., коммент.: Г.Ф. Быконя, И.Г. Федоров, Я.И. Федоров. Красноярск: РАСТР, 2021. 496 с.

Путешествие по указу Петра I. Из дневника Д.Г. Мессершмидта – исследователя народов Сибири. 1721–1725 гг. / предисл. и публ. З.Д. Титовой // Исторический архив. 2003. № 2. С. 21–40.

Резун Д.Я., Васильевский Р.С. Летопись сибирских городов. Новосибирск: Кн. изд-во, 1989. 303 с.

Смирнов А.В. Даниэль Готлиб Мессершмидт – первый исследователь животного мира России // Collegae, amico, magistro: сборник научных трудов к 70-летию д-ра В. Хинтцше. Харьков: Майдан, 2019. С. 184–200.

Томилов Н.А. Этническая история тюркоязычного населения Западно-Сибирской равнины конца XVI – начала XX в. Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1992. 271 с.

Тункина И.В. К биографии Карла Густава Шульмана // К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта в Сибирь (1719–1727). СПб.: Реноме, 2021. С. 57–64.

Тункина И.В. Экспедиция Д.Г. Мессершмидта 1719–1727 гг. в Сибирь в российской историко-научной историографии XX – начала XXI в. // Миллеровские чтения: К 285-летию Архива Российской академии наук. СПб.: Нестор-История, 2013. С. 238–250.

Тункина И.В., Савинов Д.Г. «Тесинский богатырь»: возвращение к оригиналу // *Stratum plus*. 2018. № 6. С. 29–51.

Тункина И.В., Савинов Д.Г. Даниэль Готтлиб Мессершмидт: У истоков сибирской археологии. СПб.: ЭлекСис, 2017. 168 с.

Тюркские народы Сибири. М.: Наука, 2006. 678 с.

Чивтаев Ю.И. Спутники Д.Г. Мессершмидта // К 300-летию начала экспедиции Даниэля Готтлиба Мессершмидта в Сибирь (1719–1727). СПб.: Реноме, 2021. С. 65–118.

Шуилов И.А. История экспедиции академика П.С. Палласа в Сибирь: Аспект оформления научной школы // Традиции русской духовной культуры в памятниках письменности XVI–XX вв. Новосибирск: ИИ СО РАН, 2018. С. 110–128.

Шуилов И.А. Православное население Сибири XVIII века в работах участников академических и правительственных экспедиций [Электронный ресурс] // Исторический курьер. 2022. № 2 (22). С. 141–157. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-2-09.pdf> (дата обращения: 29.05.2022).

Шурина Д.А. Летопись экспедиций Академии наук на северо-восток Азии в дореволюционный период. Новосибирск: Наука, 1983. 137 с.

Эрмитаж. Музей и коллекция. СПб.: Славия, 2001. 295 с.

### References

Andreev, A.I. (1965). *Ocherki po istochnikovedeniyu Sibiri. Vyp. 2: XVIII vek (pervaya polovina)* [Essays on the Source Study of Siberia. Is. 2: 18<sup>th</sup> Century (First Half)]. Moscow, Leningrad, Nauka. 364 p.

Basargina, E.Yu., Zenkevich, S.I., Lefeldt, V., Khosroev, A.L. (Comp.), Basargina, E.Yu. (Ed.). (2019). *Perviy issledovatel Sibiri D.G. Messershmidt: Pisma i dokumenty* [The First Explorer of Siberia D.G. Messerschmidt: Letters and Documents. 1716–1721]. St. Petersburg, Nestor-Istoria. 310 p.

Belokobyl'skiy, Yu.G. (1986). *Bronzovyy i ranniy zheleznyy vek Yuzhnoy Sibiri. Istoriya idey i issledovaniy (XVIII – pervaya tret XX v.)* [Bronze and Early Iron Age of Southern Siberia. History of Ideas and Research (18<sup>th</sup> – First Third of 20<sup>th</sup> Century)]. Novosibirsk, Nauka. 166 p.

Bondar', L.D., Kurguzova, A.V., Ponikarovskaya M.V. (2021). Ot vracha do minerologa: mineralogicheskie issledovaniya D.G. Messershmidta v Sibiri [From a Physician to a Mineralogist: Mineralogical Research of D.G. Messerschmidt in Siberia]. In *K 300-letiyu nachala ekspeditsii Danielya Gottlieba Messerschmidta v Sibir' (1719–1727)*. St. Petersburg, pp. 168–182.

Borisenko, A.Yu., Khudyakov, Yu.S. (2005). *Izuchenie drevnostey Yuzhnoy Sibiri nemetskimi uchenymi XVIII–XIX vv.* [On Studying Antiquities of Southern Siberia by German Scientists of the 18<sup>th</sup>–19<sup>th</sup> Centuries]. Novosibirsk. 270 p.

Bykonya, G.F., Fedorov, I.G., Fedorov, Ya.I. (Comp.). (2021). *Putevoy Zhurnal Danielya Gotliba Messershmidta. Nauchnaya ekspeditsiya po Eniseiskoy Sibiri. 1721–1725 gody* [The Travel Diary of Daniel Gottlieb Messerschmidt. The Scientific Expedition Across the Yenisei Siberia. 1721–1725]. Krasnoyarsk, RASTR. 496 p.

Chivtaev, Yu.I. (2021). Sпутники D.G. Messershmidta [Companions of D.G. Messerschmidt]. In *K 300-letiyu nachala ekspeditsii Danielya Gotliba Messershmidta v Sibir' (1719–1727)*. St. Petersburg, pp. 65–118.

(2011). *D.G. Messershmidt – issledovatel' drevney istorii Sibiri: ukazatel' literatury* [D.G. Messerschmidt is a Researcher of the Ancient History of Siberia: An Index of Literature]. Abakan. 26 p.

(2001). *Ermitazh. Muzey i kolleksiya* [The Hermitage. Museum and Collection]. St. Petersburg, Slaviya. 295 p.

Jahn, I. (2002). Zoologische Ergebnisse von Daniel Gottlieb Messerschmidts Sibirienreise 1720–1727. Europa in der Frühen Neuzeit. In *Festschrift für Günter Mühlplfordt. Bd. 6: Mittel-Nord-und Osteuropa*. Köln, s. 887–892.

Kopaneva, N.P. (2019). “Blagoslovennyy Messershmidt”: P.S. Pallas o nauchnom nasledii D.G. Messershmidta [“The Blessed Messerschmidt”: P.S. Pallas on the Scientific Heritage of D.G. Messerschmidt]. In *Kunstkamera*. No. 3 (5), pp. 254–260.

Kyzlasov, L.R. (1962). Nachalo sibirskoy arkheologii [The Beginning of Siberian Archeology]. In *Istoriko-arkheologicheskii sbornik*. Moscow, pp. 43–52.

Lehfeldt, W. (2018). Tobol'skiy raport D.G. Messershmidta kak obrazets programmy uchenogo po issledovaniyu Sibiri [Tobolsk Report of D.G. Messerschmidt as a Research Program Model for the Study of Siberia]. In *Millerovskie chteniya – 2018: Preemstvennost' i traditsii v sokhranении i izuchenii dokumental'nogo akademicheskogo naslediya. Materialy II Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii (24–26 maya 2018 g., Sankt-Peterburg)*. St. Petersburg, pp. 387–394.

Müller, G.F. (2006). Istoriya Imperatorskoy akademii nauk v Sankt-Peterburge [History of the Imperial Academy of Sciences in St. Petersburg]. In *G.F. Müller. Izbrannye trudy*. Moscow, pp. 481–647.

Napol'skikh, V.V. (1998). Dvazhdy zabytyy (D.G. Messershmidt – issledovatel' udmurtskogo yazyka i kul'tury) [Twice Forgotten (D.G. Messerschmidt – the First Researcher of the Udmurt Language and Culture)]. In *Art-Lad (Syktyvkar)*. No. 4, pp. 146–156.

Novlyanskaya, M.G. (1966). *Filipp Iogann Stralenberg. Ego raboty po issledovaniyu Sibiri* [Philip Johan Strahlenberg. His Work on the Exploration of Siberia]. Moscow, Leningrad, Nauka. 95 p.

Novlyanskaya, M.G. (1970). *Daniil Gotlib Messershmidt* [Daniel Gottlieb Messerschmidt]. Leningrad, Nauka. 184 p.

Rezun, D.Ya., Vasil'evskiy, R.S. (1989). *Letopis' sibirskikh gorodov* [Chronicle of Siberian Cities]. Novosibirsk, Novosib. knizh. izd-vo. 303 p.

Shipilov, I.A. (2018). Istoriya ekspeditsii akademika P.S. Pallasa v Sibir': Aspekt oformleniya nauchnoy shkoly [History of P.S. Pallas' Expedition to Siberia: Aspect of Development of Scientific School]. In *Traditsii russkoy dukhovnoy kul'tury v pamyatnikakh pis'mennosti XVI–XX vv.* Novosibirsk, pp. 110–128.

Shipilov, I.A. (2022). Pravoslavnoe naselenie Sibiri XVIII veka v rabotakh uchastnikov akademicheskikh i pravitel'svennykh ekspeditsiy [The Orthodox Population of Siberia in the 18<sup>th</sup> Century in the Works of Academic and Government Expeditions Participants]. In *Istoricheskii kur'er*. No. 2 (22), pp. 141–157. Available at: URL: <http://inistkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-2-09.pdf>

Shirina, D.A. (1983). *Letopis' ekspeditsii Akademii nauk na severo-vostok Azii v dorevol'yucionnyy period* [Chronicle of the Expeditions of the Academy of Sciences in the North-East Asia in the Pre-Revolutionary Period]. Novosibirsk, Nauka. 137 p.

Smirnov, A.V. (2019). Daniel' Gotlib Messershmidt – pervyy issledovatel' zhivotnogo mira Rossii [Daniel Gottlieb Messerschmidt as the First Researcher of the Animal World of Russia]. In *Collegae, amico, magistro: sbornik nauchnykh trudov k 70-letiyu d-ra W. Hintzsche*. Khar'kov, pp. 184–200.

Titova Z.D. (Preface. and publ.). (2003). Puteshestvie po ukazu Petra I. Iz dnevnika D.G. Messershmidta – issledovatela narodov Sibiri. 1721–1725 gg. [Travel by decree of Peter I. From the diary of D.G. Messerschmidt – a researcher of the peoples of Siberia. 1721–1725]. In *Istoricheskii arkhiv*. No. 2, pp. 21–40.

Tomilov, N.A. (1992). *Etnicheskaya istoriya tyurkoyazychnogo naseleniya Zapadno-Sibirskoy ravniny kontsa XVI – nachala XX v.* [Ethnic History of the Turkic-Speaking Population of the West Siberian Plain in the Late 16<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century]. Novosibirsk, Izd-vo Novosib. un-ta. 271 p.

Tunkina, I.V. (2013). Ekspeditsiya D.G. Messershmidta 1719–1727 gg. v Sibir' v rossiiskoy istoriko-nauchnoy istoriografii XX – nachala XXI v. [The Expedition of D.G. Messerschmidt in 1719–1727 to Siberia in the Russian Historical-Scientific Historiography of the 20<sup>th</sup> – the Beginning of the 21<sup>st</sup> Centuries]. In *Millerovskie chteniya: K 285-letiyu Arkhiva Rossiiskoy akademii nauk*. St. Petersburg, pp. 238–250.

Tunkina, I.V. (2021). K biografii Karla Gustava Schul'mana [To the Biography of Karl Gustav Schulmann]. In *K 300-letiyu nachala ekspeditsii Danielya Gotliba Messershmida v Sibir' (1719–1727)*. St. Petersburg, pp. 57–64.

Tunkina, I.V., Savinov, D.G. (2017). *Daniel' Gotlib Messershmidt: U istokov sibirskoy arkheologii*. [Daniel Gottlieb Messerschmidt: At the Origin of Siberian Archeology]. St. Petersburg, ElekSis. 168 p.

Tunkina, I.V., Savinov, D.G. (2018). “Tesinskiy bogatyr’”: *vozvrashchenie k originalu* [“Tesinsk bogatyr’”: Return to the Original]. In *Stratum plus*. No. 6, pp. 29–51.

(2006). *Tyurkskie narody Sibiri* [Turkic Peoples of Siberia]. Moscow, Nauka. 678 p.

Vadetskaya, E.B. (1973). K istorii arkheologicheskogo izucheniya Minusinskikh kotlovin [On the History of Archaeological Study of the Minusinsk Basin]. In *Izvestiya laboratorii arkheologicheskikh issledovaniy*. Kemerovo. Iss. 6, pp. 91–159.

Vernadskiy, V.I. (2002). Ocherki po istorii estestvoznaniya v Rossii v XVIII stoletii [Essays on the History of Natural Science in Russia in the 18<sup>th</sup> Century]. In *V.I. Vernadskiy. Trudy po istorii nauki*. Moscow, pp. 193–318.

А.В. Куликова\*

**СОВРЕМЕННЫЕ РЕГИОНОВЕДЧЕСКИЕ СПРАВОЧНИКИ,  
ПОСВЯЩЕННЫЕ ВОДНЫМ РЕСУРСАМ РОССИИ:  
АННОТИРОВАННЫЙ СПИСОК**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-18  
УДК 016(1/9)"2010/2020"

*Выходные данные для цитирования:*  
Куликова А.В. Современные региональные справочники, посвященные водным ресурсам России: аннотированный список // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 255–267. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-18.pdf>

A.V. Kulikova\*

**MODERN REGIONAL REFERENCE BOOKS  
DEVOTED TO WATER RESOURCES OF RUSSIA:  
ANNOTATED LIST**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-18

*How to cite:*  
Kulikova A.V. Modern Regional Reference Books Devoted to Water Resources of Russia: Annotated List // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 255–267. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-18.pdf>]

**Abstract.** The list of reference publications (encyclopedias, reference books, dictionaries, guidebooks) devoted to water communications of Russia is presented. According to the subject matter, the publications included in the list can be divided into natural science (providing information on geography, hydrology, biology, etc.), historical and chronological (providing information about the historical development in chronology, describing the history of military operations in the region), art history (bibliographic catalogs of reproductions related to the region). A previously unreleased list of publications published from 1992 to 2021 describing the hydro library (collection of water resources) of the country is published. The bibliographic list is compiled by regions. This publication should be regarded as a recommendation (introductory) thematic list of literature, which to some extent will allow the reader to lift the veil over interesting (sometimes unexpected) aspects of studying the native land.

**Keywords:** Russian Federation, water resources, modern Russian book publishing, book review, regional reference books, guidebooks, chronicles, annals, local history reference literature, bibliographic lists.

*The article has been received by the editor on 17.01.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.*

**Аннотация.** Представлен ранее нигде не публиковавшийся список вышедших в 1992–2021 гг. справочных изданий (энциклопедий, справочников, словарей, путеводителей), посвященных водным ресурсам России. По тематике это издания естественно-научные (представляющие информацию по географии, гидрологии, биологии и пр.), историко-хронологические (дающие сведения об историческом развитии в хронологии), искусствоведческие (библиографические каталоги репродукций, связанных с регионом). Библиографический список составлен по регионам. Данную публикацию необходимо расценивать как рекомендательный (ознакомительный) тематический список литературы, который в некоторой степени позволит читателю приоткрыть завесу над интересными (порой неожиданными) аспектами изучения родного края.

\* **Ангелина Викторовна Куликова**, кандидат филологических наук, Российская национальная библиотека, Санкт-Петербург, Россия, e-mail: [angelina-alvidas@yandex.ru](mailto:angelina-alvidas@yandex.ru)  
**Angelina Viktorovna Kulikova**, Candidate of Philology, National Library of Russia, St. Petersburg, Russia, e-mail: [angelina-alvidas@yandex.ru](mailto:angelina-alvidas@yandex.ru)

**Ключевые слова:** Российская Федерация, водные ресурсы регионов, современное российское книгоиздание, книжный обзор, регионоведческие справочники, путеводители, хроники, летописи, краеведческая справочная литература, библиографические списки.

*Статья поступила в редакцию 17.01.2022*

Вниманию читателей предлагается ранее не публиковавшийся список справочных изданий, вышедших в свет с 1992 по 2021 г., описывающих гидротехнику регионов России. Его составление стало возможным благодаря участию автора в работе над электронным библиографическим ресурсом «Региональные энциклопедии России»<sup>1</sup>. На сайте Российской национальной библиотеки этот указатель впервые был размещен более двадцати лет назад. В последние годы основной список дополнен тематическими приложениями: «Региональные топонимические словари и словари географических названий России», «Справочники по истории административно-территориального деления субъектов Российской Федерации», «Энциклопедии региональных органов власти, предприятий, учреждений и организаций Российской Федерации», «Региональные биографические отраслевые и тематические справочники Российской Федерации 1992–2021 гг.». Ведется подготовка списка «Краеведческие (регионоведческие) отраслевые справочники России, 1992–2021».

### **Справочники о водных ресурсах России (1992–2021 гг.)**

**Дальневосточный федеральный округ** (Амурская область, Еврейская АО, Забайкальский край, Камчатский край, Магаданская область, Приморский край, Республики Бурятия и Саха (Якутия), Сахалинская область, Хабаровский край, Чукотский АО)

**Минеральные воды Дальнего Востока. Ч. 1** / [НИИ мед. климатологии и восстановительного лечения] ; под ред. Е. М. Иванова, Э. А. Эндаковой, М. В. Антонюк. – Владивосток : [Дальнаука], 1999. – 232 с. – Библиогр.: с. 214–230. Электронная копия в eLibrary <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37066087> (16.06.2022).

Обобщены гидрогеологические, экспериментальные и клинические изыскания НИИ медицинской климатологии и восстановительного лечения. Дана общая характеристика минеральных вод Дальнего Востока, прогнозная оценка запасов региональных гидроминеральных ресурсов, представлена типизация Дальневосточных вод, освещены современные представления о механизмах лечебного действия минеральных вод.

**Минеральные воды Дальнего Востока** : справочник / Рос. акад. мед. наук. Сиб. отд-ние. Владивост. фил. ГУ Дальневост. науч. центра физиологии и патологии дыхания – НИИ мед. климатологии и восстановит. лечения ; [сост. Б. И. Челнокова ; науч. ред. Е. М. Иванов]. – Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 2006. – 107 с. – Библиогр.: с. 104 (6 назв.). – 300 экз.

Представлена характеристика минеральных вод Дальнего Востока. Даны прогнозная оценка запасов региональных гидроминеральных ресурсов, типизация Дальневосточных вод, современные представления о механизмах лечебного действия минеральных вод. Изложены теоретические и практические вопросы бальнеотерапии наиболее распространенных заболеваний, а также практические рекомендации по методикам применения минеральных вод.

**Охотское море** : энциклопедия / авт. и сост. И. С. Зонн и А. Г. Костяной ; под ред. А. Н. Косарева. – М. : Междунар. отношения, 2009. – 253, [1] с. : ил., карты, портр. – Библиогр.: с. 251–252. – 1000 экз.

Более 700 статей о гидрографических и географических объектах, а также гидрологических особенностях моря.

**Японское море** : энциклопедия / авт. и сост. И. С. Зонн и А. Г. Костяной ; под ред. А. Н. Косарева. – М. : Междунар. отношения, 2009. – 420, [1] с. : ил., карт., портр. – Библиогр.: с. 418–420 (51 назв.). – 1000 экз.

Более 1000 статей о гидрографических и географических объектах, а также о гидрологических особенностях моря. Включает также сведения о КНДР, Республике Корея, Японии.

<sup>1</sup> Региональные энциклопедии России : библиографический указатель / администратор раздела А. И. Раздорский // Российская национальная библиотека : [сайт. СПб., 2015–2022]. URL: <http://nlr.ru/res/epubl/rue/content.html> (17.01.2022).

**Берингово море** : энциклопедия / авт. и сост. И. С. Зонн, А. Г. Костяной, М. И. Куманцов ; под ред. А. Н. Косарева. – М. : Междунар. отношения, 2012. – 258 с. : ил., портр. – Библиогр.: с. 255–257. – 500 экз.

*Более 700 статей о гидрографических и географических объектах, а также о гидрологических особенностях моря.*

**Чукотское море** : энциклопедия / авт. и сост.: И. С. Зонн, А. Г. Костяной, М. И. Куманцов ; под ред. А. Н. Косарева. – М. : Междунар. отношения, 2013. – 170, [2] с. : ил., карты. – Библиогр.: с. 169–170. – 1000 экз.

*Более 500 статей о гидрографических и географических объектах, а также о гидрологических особенностях моря.*

**Восточно-Сибирское море** : энциклопедия / Моск. ун-т им. С. Ю. Витте ; авт. и сост. И. С. Зонн, А. Г. Костяной, А. В. Семенов ; под ред. акад. РАН Г. Г. Матишова. – М. : Междунар. отношения, 2014. – 173, [1] с. : ил., портр., карты. – Библиогр.: с. 171–172 (35 назв.). – 1000 экз.

*Около 600 статей о гидрографических, географических объектах и гидрологических особенностях моря.*

**Море Лаптевых** : энциклопедия / авт. и сост. И. С. Зонн, А. Г. Костяной. – М. : Междунар. отношения, 2014. – 193, [1] с. : ил., портр., карты. – Библиогр.: с. 191–192 (43 назв.). – 1000 экз.

*Около 500 статей о гидрографических, географических объектах и гидрологических особенностях моря.*

**Охотское море** : геогр. энцикл. / Рус. геогр. о-во ; [авт. текста и сост. Е. Сазонов]. – М. : Комсомол. правда, 2018. – 158 с. : ил., карты, портр. – Библиогр.: с. 158. – 1000 экз.

*Сведения о проливах, течениях, реках Охотоморья, история освоения Дальнего Востока, информация о коренном населении, животном и растительном мире прибрежных районов, ихтиофауне и морских обитателях.*

#### **Амурская область:**

**Водное богатство Свободненского района** : информационный справочник о водной системе Свободненского района / Муниципальное учреждение «Межпоселенческая библиотека Свободненского района». Методико-библиографический отдел ; сост. О. Г. Николаева. – Подгорный (пос. Амурская область), 2019. – 21 с. : ил.

*Справочная информация о водных ресурсах района.*

#### **Камчатский край:**

**Гейзеры и горячие озера Кроноцкого заповедника : (Камчатка)** : путеводитель / Галина Александровна Голева. – М. : Прогресс-академия, 1993. – 59, [3] с., [8] л. ил., карт. – Текст парал. рус., англ. – Библиогр.: с. 30 (5 назв.).

*Использованы результаты исследований на территории заповедника.*

**Жемчужина Камчатки – Долина гейзеров** : научно-популярный очерк, путеводитель / [авторы: В. М. Сугробов, Н. Г. Сугрובה, В. А. Дроздин, Г. А. Карпов, В. Л. Леонов ; сост. В. М. Сугробов]. – Петропавловск-Камчатский : Камчатпресс, 2009. – 108 с. : ил., портр., карт. – Библиогр.: с. 107. – 1000 экз.

*Характеристика и описание условий появления гейзеров Камчатки.*

#### **Республика Бурятия:**

**Путеводитель по Байкалу : Северный Байкал – Бурятия** : путеводитель / Сергей Волков. – [5-е изд., перераб. и доп.]. – Иркутск : Аг-во РИП, 2006. – 178 с. : ил. – Алф. указ.: с. 178. – 2000 экз.

*Описаны озеро Байкал, труднопроходимые горные системы Саян, шаманские святыни и лечебные источники Бурятии.*

#### **Республика Саха (Якутия):**

**Яна от истока до устья** / А. С. Павлов. – Якутск : Якутия, 2020. – 219 с. : ил., портр., карт. – (Великие реки Якутии). – 1000 экз.

*Путеводитель по реке Яне из авторской серии краеведческих книг «Великие реки Якутии».*

#### **Хабаровский край:**

**Амур от Хабаровска до Николаевска-на-Амуре** : путеводитель / [Упр. по туризму ; сост.: Надежда Васильевна Егорова ; текст: Н. В. Егорова и др.]. – Хабаровск : Платина, 2008. – 160 с. : ил., карт. – Текст парал. рус., англ. – 1000 экз.

*Путеводитель по реке Амур.*

**Приволжский федеральный округ (Республики Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Татарстан, Удмуртская и Чувашская Республики, Пермский край, Кировская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Самарская, Саратовская, Ульяновская области)**

**Течет река Волга** : путеводитель по великой реке / [сост. В. И. Вардугин, В. Х. Валеев]. – Саратов : Приволж. кн. изд-во, 2000. – 223, [1] с. : ил., портр. – 5000 экз.

*Путеводитель включает «Спутник по реке Волге и её притокам Каме и Оке» (Типо-литография П.С. Феокритова, 1912), а также очерки о современном состоянии главной реки России. Приложена хронология событий. Есть словарь волжских слов и терминов.*

**Волга** : путеводитель от Москвы до Астрахани / Владимир Шараев. – Саратов : СП-принт : Заволжье, 2006. – 319 с. : ил., карт. – Библиогр.: с. 306-309. – Слов. спец. терминов: с. 278–281. Алф. указ.: с. 290–295. – 5000 экз.

*Автор, бывший капитан волжских теплоходов, составил туристический маршрут длиной в 3000 километров. Путеводитель снабжен сведениями по истории, географии, археологии, природоведению ключевых остановок вдоль всего путешествия по Волге.*

**Волга** : путешествие от Москвы до Астрахани : путеводитель / В. Н. Шараев. – Саратов : Волга, 2014. – 273, [1] с. : ил., карты. – 1500 экз.

*Изложен материал по истории, географии, археологии и природоведению реки Волги.*

### **Республика Башкортостан:**

**Чишмы – край светлых родников** / гл. ред. Р. М. Асадуллин ; зам. гл. ред.: авт.-сост., отв. ред. Г. Т. Хусаинова, Г. А. Юмагулов. – Уфа : Вост. печать, 2004. – 320 с. : ил., портр. – Библиогр.: с. 316–318. – 3000 экз.

*В справочном издании, помимо общих характеристик района, описаны реки: Дема с притоками (Большой Удряк, Балышлы, Удряк, Калмашка, Слак, Карамалы, Уза, Казияз), Берсианка (в верховьях Берсуанбаи), Уршак с притоками (Теперишка, Чувалкипка, Кизяк, Бельяза), а также верховья реки Потоки (правый приток реки Кармасан).*

**Управление водохозяйственными комплексами Республики Башкортостан** : справочник / В. С. Горячев, А. С. Малмыгин ; [в составлении отдельных глав принимали участие Т. О. Ахметов, Н. Н. Батищева, С. А. Валитов, Л. А. Габбасова, М. А. Макарова, А. Р. Шайбакова ; под общ. ред. В. С. Горячева, А. С. Малмыгина] ; ФГБУ по мониторингу вод. объектов бассейнов рек Белой и Урала. – Уфа : Инеш, 2012. – 487 с. : ил. – Библиогр.: с. 483–487 (92 назв.). – 500 экз.

*Об особенностях управления водными объектами Башкортостана (реками, водохранилищами, прудами, озерами, болотами, подземными водами), относящимися к бассейнам рек Волги, Урала и Оби.*

### **Республика Татарстан:**

**Водные объекты Республики Татарстан** : [гидрографический справочник] / Акад. наук Респ. Татарстан. Ин-т экологии природ. систем. – Казань, 2006. – 504 с. : карт. – Библиогр.: с. 462 (6 назв.). – Алф. список рек, озер, водохранилищ и прудов: с. 7–22. – 500 экз.

*Морфометрические сведения о водных объектах Татарстана.*

**Водоохранные зоны Республики Татарстан : права и обязанности каждого** : справочно-информационное издание / И. Ф. Салихов, И. И. Гильмутдинов ; Гос. Совет РТ. Комитет по экологии, природопользованию, агропромышленной и продовольственной политике, Фед. партийный проект Всероссийской полит. партии «Единая Россия» Экология России ; [ред. : Т. Г. Хадеев, Е. А. Минакова, Р. Р. Гайзатуллин]. – Казань : Фолиант, 2016. – 95 с. : ил., табл. – Библиогр.: с. 71–75.

*Исторические и современные правовые вопросы водоохранных территорий Татарстана.*

### **Нижегородская область:**

**Озера Нижегородской области** / Деп. по охране природы и управлению природопользованием адм. Нижегород. обл. – Нижний Новгород : [ВООП], 2001. – 166, [1] с., [2] л. ил.

*Обобщающие сведения об озерах Нижегородской области: история их изучения, классификация, происхождение, геологическая история.*

**Вишенское болото** : путеводитель по экскурсионной тропе / [сост. текста: О. Ю. Гореловская, А. В. Муравьева, С. П. Урбанавичуте] ; М-во природных ресурсов и экологии РФ, Гос. природный биосферный заповедник «Керженский». – Нижний Новгород : Литера, 2016. – 35 с. : ил.

*Описан растительный и животный мир болот Керженского заповедника и экскурсионной тропы «Вишенское болото».*

**Святые источники Дивеевской земли** : путеводитель, история, карта, чудеса исцелений / [авт.-сост.: В. О. Федин]. – Рязань : Рязанская областная типография, 2016. – 187 с., [32] л. ил., портр, карт. – Библиогр.: с. 183–184 (14 назв.). – 2000 экз.

*Подробная информация об источниках, архивные материалы, истории о чудесных исцелениях.*

#### **Пензенская область:**

**Святые источники Пензенской земли** / Евгений Белохвостиков. – Изд. 3-е, доп. и испр. – Пенза, 2007. – 133 с. : ил. – Библиогр.: с. 106–117 (135 назв.). Электронная копия: URL: [http://travelclubonline.ru/data/documents/07Svyaty\\_e\\_istochniki\\_zemli\\_Penzenskoy\\_2007.pdf](http://travelclubonline.ru/data/documents/07Svyaty_e_istochniki_zemli_Penzenskoy_2007.pdf) (16.06.2022)

*Сведения о 144 святых родниках области. Приведены легенды и предания, связанные с источниками, история храмов и монастырей, возникших рядом с ними, указания о местоположении.*

#### **Самарская область:**

**Святые источники Самарского края** : исцеления души и тела, чудесные явления, благодатные приношения : [пособие-путеводитель / авт.-сост.: Олег Бедула, Оксана Гордиенко]. – Самара, 2015. – 151 с. : ил., портр., карт. – (Живые родники).

*Информация о святых источниках, находящихся на территории Самарской области, подготовлена священнослужителями и прихожанами православных храмов.*

#### **Саратовская область:**

**Атлас-путеводитель по реке Хопер и малым рекам Саратовской области** : [пособие для эколого-краеведческого туризма] / Чернышов Юрий Леонидович, Софинский Борис Андреевич. – Саратов : Саратовский источник, 2012. – 117 с. : ил., портр., карт. – 150 экз.

*Описание основных пригодных для водного туризма рек и рек Саратовской области.*

#### **Ульяновская область:**

**Поклонение родникам : книга о святых, целебных источниках** / В. Н. Дворянсков. – Ульяновск : Дом печати, 1993. – 62 с. – Библиогр.: с. 61. – 5000 экз. Электронная копия: URL: <https://archive.org/details/raw-./1993/page/5/mode/2up> (16.06.2022).

*Описаны святые родники Ульяновской области.*

**Сибирский федеральный округ (Алтайский, Красноярский края; Республики Алтай, Тыва, Хакасия; Иркутская, Кемеровская, Новосибирская, Омская, Томская области)**

#### **Сибирский федеральный округ:**

**Энциклопедия Байкала** [Электронный ресурс]. – Иркутск : Восьмое небо : Веста-Технолоджи, 2000. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM) : цв., зв.

*Информация об истории и достопримечательностях озера Байкал и прилегающих территориях: интерактивная карта озера, научно-популярные статьи, большой фотоальбом и красочные видеофильмы.*

**Красавица-Лена** : путеводитель по реке Лене / А. Н. Колесов, Ю. В. Кайдышев. – М. : Изд-во МСХА, 2002. – 133, [1] с., [8] л. ил. – Имен. указ.: с. 130–133. – 1000 экз.

*Описание реки, ее притоков, поселков в Иркутской области и Якутской АССР, памятников истории, культуры и природы.*

**Энциклопедия Байкала** [Электронный ресурс]. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – Иркутск : Восьмое небо : Веста-Технолоджи, 2003. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM) : цв., зв.

*Дополненное 2-е издание, в основе которого лежит информация диска, выпущенного в 2000 г. Информация об истории и достопримечательностях озера Байкал.*

**Энциклопедия Байкала** [Электронный ресурс] : интерактив. карта озера и прилегающей местности, науч.-попул. статьи о Байкале и Байкал. регионе, фотоколлекция, видеофильмы о Байкале, информация по туризму и отдыху, Иркутск и Иркут. обл., Иркут. острог, Респ. Бурятия, каталог. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Восьмое небо : Новый диск, 2004. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM) : цв., зв. В 2004 г. изданы две незначительно отличающиеся друг от друга версии: 2.0 и 2.1.

*Дополненное 3-е издание, в основе которого лежит информация диска, выпущенного в 2000 г. Информация об истории и достопримечательностях озера Байкал.*

**Энциклопедия Байкала** [Электронный ресурс]. – [4-е изд., перераб. и доп.]. – Иркутск : Восьмое небо, 2005. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM) : цв., зв. В 2005 г. издана вместе с мультимедийным фотоальбомом «Байкал. Флора и фауна» в составе подарочного набора «Baikal», включающего два CD-ROM.

*Дополненное 4-е издание, в основе которого лежит информация диска, выпущенного в 2000 г. Информация об истории и достопримечательностях озера Байкал.*

**Байкал: природа и люди** : энцикл. справ. / Правительство Респ. Бурятия, СО РАН. Байкал. ин-т природопользования ; [отв. ред. А. К. Тулохонов]. – Улан-Удэ : ЭКОС, 2009. – 608 с. : ил. – 1000 экз.

*Информация об истории изучения озера Байкал, его природном комплексе и проблемах устойчивого развития. Основное внимание уделено Центральной экологической зоне Байкальской природной территории.*

**По Байкалу** : путеводитель : мини-энциклопедия / Сергей Николаевич Волков. – 10-е изд. с доп. – Иркутск : Принт Лайн, 2009. – 479, [1] с., [5] л. ил., карт., портр. – Алф. указ.: с. 479–480. – 4000 экз.

*Уникальное сибирское озеро Байкал, труднопроходимые горные системы Саян, шаманские святыни и лечебные источники региона.*

**Славная в свете и великая река Лена** : [справочник] / Александр Сергеевич Павлов. – Якутск : Медиахолдинг Якутия, 2010. – 231 с. : ил, карт. – Список насел. пунктов по р. Лене: с. 228–229. – 3000 экз.

*Подробно описывается река Лена (от истока до бухты Тикси). Помимо географических характеристик, перечислены исторические события и современное развитие городов и сел, расположенных вдоль реки. Содержит эксклюзивные фотографии, сделанные автором. Описаны лоции и перекаты, представлена схема реки.*

**Водные ресурсы неизученных водосборов Сибири и их динамика** : научный справочник / И. В. Карнацевич, А. Л. Статва, А. А. Борисов ; Ом. гос. пед. ун-т. – Омск : Изд-во ОмГПУ, 2016. – 360 с. : ил., табл. – Алф. сп. метеорологических станций: с. 355–356. – Библиогр.: с. 354 (6 назв.). – 50 экз. Электронная копия: <http://lib.omgpu.ru/FullText/Карнацевич2.pdf> (16.06.2022).

*Информация базируется на многолетних расчетах ежесуточных элементов водного баланса элементарных водосборов (по материалам метеорологических наблюдений 120 метеостанций). Даны фрагменты результатов этих вычислений. Ценным источником служат графики, иллюстрирующие динамику процессов формирования стока (водных ресурсов) и испарения (процесса, создающего фитомассу).*

**Байкал на почтовых открытках, 1898–1917** : историко-библиографический альбом-каталог / В. В. Куренков, С. И. Медведев, А. К. Чертилов ; ред. А. В. Глюк. – Иркутск, 2020. – 580 с. : ил. – 500 экз.

*Каталог включает в себя 451 изображение и продолжает цикл книг содружества иркутских филокартистов (первый выпуск: Медведев С. Иркутск на почтовых открытках, 1899–1917 гг. Иркутск, 1996). Репродукции относятся к «золотому веку открытки», представителями которого являются художники В. Сукачев, М. Дорогостайская, П. Макушин, В. Посохин, Л. Цымерский.*

### **Республика Алтай:**

**Телецкое озеро** : очерки истории : в 3 кн. / Валентин Селегей ; Алт. гос. биосферный заповедник. – Новосибирск : Офсет, 2009–2011. – 350 экз.

Кн. 1: Энциклопедия природы озера. История освоения и изучения. Знаменитые исследователи-первопроходцы. Историография Чолушманского монастыря, первого самоходного судна, рыболовства. «Заповедный тупик» старообрядцев Лыковых. Бронзовый нож. – Новосибирск ; Горно-Алтайск, 2009. – 118 с. : ил., карт.

Кн. 2: Историография туризма Кедрограда, Алтайского заповедника, Озерной станции. Телецкое озеро – «душевный университет природы». Телецкий вертодром. Ракетный «погост». – Новосибирск ; Горно-Алтайск : ФинСиб, 2010. – 173 с. : ил., портр., карт.

Кн. 3: История картографии озера. Уточненные топонимы. Новая батиметрическая карта. Телецкое озеро в XXI веке. Атлас режима озера. Цветные фото / Ин-т водных и экологических проблем Сиб. отд-ния Рос. акад. наук. – Новосибирск; Барнаул : ИВЭП : Пять плюс, 2011. – 243 с. : ил., портр.

*Изложены история и география экогеосистемы как единой исторически сложившейся социально-географической среды. В 1-й и 2-й книгах в исторической перспективе освещены события, факты и социальные процессы, связанные с освоением, изучением и охраной уникального водоёма. В 3-й книге представлены: история картографии озера, уточненные топонимы, новая батиметрическая карта водоема, перспективы использования и охраны озера.*

**Иркутская область:**

**Приангарье от «А» до «Я»** : справочно-библиографический ежегодник : 2005 / Ком. по культуре Иркут. обл., Иркут. обл. гос. универс. науч. б-ка им. И. И. Молчанова-Сибирского ; [сост. Д. Я. Майдачевский, Т. И. Степанова ; ред. Б. Г. Криволапов ; в оформлении использованы почтовые открытки из коллекции С. И. Медведева]. – Иркутск : [Сибполиграфсервис], 2005. – 65 с. : ил. – 200 экз. Электронная копия на сайте Иркутской областной универсальной научной библиотеки им. И. И. Молчанова-Сибирского: URL: [https://i.irklib.ru/txt/irkkzd\\_2005\\_038az/](https://i.irklib.ru/txt/irkkzd_2005_038az/) (16.06.2022).

*Ежегодник служит дополнением к «Календарю знаменательных и памятных дат Иркутской области на 2005 год». На страницах 39 и 61 расположены статьи, касающиеся пароходств Немчинова, Рукавишника на Байкале в XIX веке.*

**Уральский федеральный округ (Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий автономные округа; Курганская, Свердловская, Тюменская, Челябинская области)****Ханты-Мансийский автономный округ:**

**Реки Ханты-Мансийского автономного округа** : справочное пособие / В. А. Лёзин. – Тюмень : Вектор Бук, 1999. – 156 с. – Библиогр.: с. 153–155 (27 назв.). – 300 экз.

*Основные сведения по гидрографии изложены в алфавитно-географическом порядке по трём основным характеристикам: Крупнейшие реки (Обь, Иртыш); Большие реки (Аган, Большой Юган, Вах, Казым, Конда, Северная Сосьва, Тромъёган); Средние реки (Амня, Большой Балык, Большой Салым, Большой Тап, Ватъёган, Возулка и др.).*

**Озёра Ханты-Мансийского автономного округа** : словарь-справочник / В. А. Лёзин ; Русское географическое об-во. – Тюмень : Печатник, 2020. – 178 с. – Библиогр.: с. 177. – На 3-й с.: Книга создана к 90-летию образования Ханты-Мансийского автономного округа. – 35 экз.

*Описаны местоположение, морфометрические показатели, связь, общие особенности морфологии, гидрологии, гидрохимии и гидробиологии 1100 озёр Ханты-Мансийского автономного округа.*

**Энциклопедия рек и озёр Ханты-Мансийского автономного округа** / В. А. Лёзин. – Тюмень : Печатник, 2021–.

Т. 1 : Берёзовский, Советский и Кондинский районы. – 2021. – 229 с. – На с. 3: Книга создана к 90-летию образования Ханты-Мансийского автономного округа. – Слов. терминов: с. 222–227. – Библиогр.: с. 228. – 35 экз.

*Энциклопедическая информация о реках и озерах Берёзовского, Советского и Кондинского районов Ханты-Мансийского автономного округа.*

**Тюменская область:**

**Реки и озера Тюменской области** : словарь-справочник / Владимир Андреевич Лёзин. – Тюмень : Пеликан, 1995. – 298 с.

*Краткие справочные сведения свыше 7300 терминов, связанных с водными объектами региона (длина реки, площадь озера, площадь водосбора рек длиной более 50 км).*

**Реки Тюменской области (южные районы)** : справочное пособие / В. А. Лёзин. – Тюмень, 1999. – 194 с. – Библиогр.: с. 191–193 (23 назв.). – 350 экз.

*Справочная информация по гидрографии 41 реки южных районов Тюменской области: морфология, характерные уровни и расходы воды, сроки замерзания и вскрытия рек и пр. Книга является продолжением словаря-справочника В. А. Лёзина «Реки и озёра Тюменской области» (1995). Отмечены самый высокий и самый низкий уровни воды за 30-летний срок наблюдений, температурные колебания воды в различное время года. Во введении приведена общая характеристика речной сети южных районов региона.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Аромашевский и Гольшмановский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : Тюм. гос. акад. культуры, искусств и соц. технологий, 2014. – 165 с., [12] л. ил. – Библиогр.: с. 165 (11 назв.). – 150 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Аромашевского и Гольшмановского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Ишимский, Абатский, Викуловский, Сорокинский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин, И. В. Ивачёв. – Тюмень : РИЦ ТГИК, 2015. – 209 с., [22] л. ил., карт. – Алф. указ.: с. 203–208. – Библиогр.: с. 202. – 250 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Ишимского, Абатского, Викуловского, Сорокинского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Армизонский и Бердюжский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : РИЦ ТГИК, 2016. – 239, [1] с. : ил., карты, портр., [13] л. ил. – Библиогр.: с. 238 (17 назв.). – Слов. терминов: с. 233–237. – 50 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Армизонского и Бердюжского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Заводоуковский, Омутинский, Упоровский, Юргинский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : РИЦ ТГИК, 2016. – 161, [7] с. : ил., карты, портр. – Библиогр.: с. 161 (9 назв.). – Слов. терминов: с. 154–160. – 100 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Заводоуковского, Омутинского, Упоровского и Юргинского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Казанский и Сладковский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин ; под ред. И. В. Ивачёва. – Тюмень : РИЦ ТГИК, 2016. – 219 с. : ил., [1] л. карт. – Библиогр.: с. 217–218. – 130 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Казанского и Сладковского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Тобольский и Вагайский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : ТюмГУ, 2017. – 231 с. : ил., карты, портр. ; [8] л. ил. – Библиогр.: с. 230. – 50 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Тобольского и Вагайского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Озёра и реки южной части Тюменской области :** словарь-справочник / В. А. Лёзин ; [отв. ред. Е. В. Волынкина]. – Тюмень : Издательство Тюменского государственного университета, 2018. – 244 с. – Библиогр.: с. 243. – 100 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о более чем 4000 водоёмах и водотоках южной части Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Нижнетавдинский и Ярковский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : ТюмГУ, 2018. – 177 с. : ил., карты, портр. ; [7] л. ил. – 50 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Нижнетавдинского и Ярковского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Тюменский, Ялуторовский и Исетский районы : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : ТюмГУ, 2018. – 161 с. : ил., карты, портр. ; [10] л. ил. – Библиогр.: с. 160. – 50 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Тюменского, Ялуторовского и Исетского районов Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Реки и озёра Тюменской области:** Уватский район : энцикл. слов. / В. А. Лёзин. – Тюмень : ТюмГУ, 2018. – 200 с. : ил., карты, портр. ; [4] л. ил. – Слов. терминов: с. 187–191. – 50 экз.

*В алфавитном порядке изложена краткая информация о реках и озерах Уватского района Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

**Энциклопедия рек и озёр южной части Тюменской области /** В. А. Лёзин. – Тюмень : Изд-во Тюм. гос. ун-та, 2019. – 246 с., [16] л. ил. – Слов. терминов: с. 240–245. – Библиогр.: с. 246. – 100 экз.

*В алфавитном порядке изложена подробная информация о реках и озерах южной части Тюменской области: местоположение, площади озёр, длины рек, гидрогеологические характеристики.*

### **Ямало-Ненецкий автономный округ:**

**Реки Ямало-Ненецкого автономного округа :** справочное пособие / Владимир Андреевич Лёзин. – Тюмень : Вектор Бук, 2000. – 142 с. – Библиогр.: с.137–139.

*Описаны большие и средние реки Ямало-Ненецкого автономного округа: морфология и морфометрия, характерные уровни и расходы воды, сроки половодья, средние месячные и декадные значения температуры воды, сроки замерзания и вскрытия рек, толщина льда.*

**Озёра Ямало-Ненецкого автономного округа :** словарь-справочник / В. А. Лёзин. – Тюмень : Печатник, 2021. – 186, [2] с. – Библиогр.: с. [187]. – На 3-й с.: Книга создана к 90-летию образования Ямало-Ненецкого автономного округа. – 35 экз.

*Краткая информация о местоположении, основных морфометрических показателях 1250 озёр Ямало-Ненецкого автономного округа. Даны сведения о связи озёр с реками.*

**Энциклопедия рек и озер Ямало-Ненецкого автономного округа** / В. А. Лёзин. – Тюмень : Печатник, 2021– .

Т. 1 : Приуральский и Шурышкарский районы. – 2021. – 171 с. – На с. 3: Книга создана к 90-летию образования Ямало-Ненецкого автономного округа. – Слов. терминов: с. 163–169. – Библиогр.: с. 170. – 35 экз.

Т. 2 : Красноселькупский район. – 2021. – 173 с. – Слов. терминов: с. 166–171. – Библиогр.: с. 172. – 25 экз.

*Энциклопедическая информация о реках и озерах Приуральского, Шурышкарского и Красноселькупского районов ЯНАО.*

**Северо-Западный федеральный округ (Республики Карелия, Коми; Архангельская, Вологодская, Калининградская, Ленинградская, Мурманская, Новгородская, Псковская области, Санкт-Петербург, Ненецкий автономный округ)**

**Северо-Западный федеральный округ:**

**Баренцево море** : энциклопедия / Мурман. мор. биол. ин-т Кол. науч. центра РАН, Юж. науч. центр РАН ; авт. и сост.: И. С. Зонн и А. Г. Костяной ; под ред. Г. Г. Матишова. – М. : Междунар. отношения, 2011. – 267 с. : ил., карты, портр. – Библиогр.: с. 264–266 (64 назв.). – 1500 экз.

*Около 700 статей о гидрографических, географических объектах и гидрологических особенностях моря и природных объектах (островах, полуостровах, заливах, реках, городах, портах, водных, биологических ресурсах и т.п.).*

**Белое море** : энциклопедия / Моск. ун-т им. С. Ю. Витте ; авт. и сост.: И. С. Зонн, А. Г. Костяной, А. В. Семенов ; под ред. акад. РАН Г. Г. Матишова. – М. : Междунар. отношения, 2014. – 253, [1] с. : ил., портр., карты. – Библиогр.: с. 251–252 (75 назв.). – 1000 экз.

*Около 500 статей о гидрографических, географических объектах и гидрологических особенностях моря.*

**Балтийское море** : энциклопедия / авт. и сост.: И. С. Зонн, А. Г. Костяной, А. В. Семенов, С. С. Жильцов ; Моск. ун-т им. С. Ю. Витте. – М. : Междунар. отношения, 2015. – 570, [1] с. : ил., портр., карты. – Библиогр.: с. 567–569 (102 назв.). – 1000 экз.

*Около 1000 статей о гидрографических, географических объектах и гидрологических особенностях моря.*

**Лоция рек Луги и Оредежа** : справочник речного путешественника / Музей истории Лужского судоходства ; [сост.: Половинкин И. В., Матвеев В. Н.]. – Луга : Изд-во Голубева, 2016. – 63 с. : ил. – На об. тит. л.: Издание посвящено 100-летию издания первой Лоции рек Лука и Оредеж. – 100 экз.

*В основу книги заложено первое издание: Лоция рек Оредежа и Луги / составили: судоходный надзиратель и губернский секретарь Л. Я. Нецеиловский, старшина парового катера «Ямбург» Иван Романов. СПб., 1912. Историко-географические справочные ретроматериалы о водоёмах Лужского района Ленинградской области. Опубликованы материалы из «Военно-статистического обозрения Российской империи» (СПб., 1851), список населённых мест Петербургской губернии по сведениям 1862 г. (СПб., 1864), сведения о географии реки Луги из «Географическо-статистического словаря Российской империи» (1867).*

**Республика Карелия:**

**Озера Карелии** : справочник / Рус. геогр. о-во. Отд-ние в Респ. Карелия, Ин-т вод. пробл. Севера КарНЦ РАН ; под ред. Н. Н. Филатова, В. И. Кухарева. – Петрозаводск : [Карел. науч. центр РАН], 2013. – 463 с., [4] л. ил., карт. – Указ. озер : с. 462–463. – Библиогр.: с. 446–455. – Тит. л., оглавл. парал. рус., англ. – (Россия – страна озер). – 500 экз.

*Справочник открывает новую серию под названием «Россия – страна озёр» и описывает 225 озёр. Содержание состоит из двух частей: «Общие представления о гидрологии, гидрохимии, гидробиологии и использовании озер Карелии» (характеристики озёр), «Озера Карелии» (Онежское, Ладожское, бассейн реки Ковды, бассейн Белого моря и т.п.). В приложении изложены методы химического анализа воды, латинские названия растений, видовой состав и сроки нереста рыб.*

**Карелия : озерный край** / Юрий Павлович Супруненко. – М. : Вече, 2016. – 319 с., [4] л. ил., портр. – Библиогр.: с. 315–317. – (Исторический путеводитель). – 1500 экз.

*Путеводитель по крупнейшим в Европе озерам, знаменитым рекам, водопадам-падунам.*

**Мурманская область:**

**Родники земли Кольской** / В. Н. Ананьев ; фото, послесловие И. Б. Циркунов. – Мурманск : Мурман. кн. изд-во, 2009. – 144 с. : ил. – 600 экз.

*С начала 1990-х годов автором ведутся ежегодные обследования сети родников, используемых для питьевых целей. Попутно Владимир Николаевич преодолевает множество проблем, связанных с водоснабжением региона. В кратком справочнике приведена подробная научно-техническая характеристика 50 родников края. Книга была переиздана в 2014 г. (стереотипное издание).*

**Родники Мурманской области** : справочник / Владимир Николаевич Ананьев ; Ком. природопользования и экологии Мурман. обл., ОАО «Центрально-Кольская экспедиция». – Мурманск : Мурман. кн. изд-во, 2010. – 88 с. : ил.

*Справочная информация о 63 родниках Мурманской области.*

### **Новгородская область:**

**Боровно** : справочно-краеведческое описание озера Боровно и его окрестностей с приложением путеводителя / Л. Э. Бриккер. – Великий Новгород, 2002. – 49 с. : ил.

*Справочник-путеводитель по озеру Боровно научного сотрудника Валдайского национального парка.*

**Путешествие вокруг Ильменя** : пространный и изрядно иллюстрированный путеводитель по берегам озера Ильмень и его окрестностям, избилующий яркими и малоизвестными примерами из истории прошлого Приильменя с привлечением любопытнейших археологических материалов и аргументированных мнений с неременной опорой на их здравый смысл / Александр Потравнов, Татьяна Хмелик ; [Ред.-изд. дом «Алаборг» и др.]. – СПб. : Алаборг : Балтийская звезда, 2012. – 105, [2] с. : ил., карт. – Библиогр.: с. 102–103. – (Русская Одиссея). – 2000 экз.

*Книга составлена в форме научно-популярного путеводителя, текст которого базируется на исторических документах и исследованиях учёных. Показаны особенности местности. Изложены события, происходившие на берегах Ильменя. Показаны сохранившиеся природные и исторические объекты старой Новгородской земли.*

**Краеведческий справочник Припиросья** / Н. А. Ласточкин. – М., 2018. – 271, [1] с. : ил., карта, [6] л. ил. – Библиогр.: с. 219–227. – 400 экз. – Загл. обл.: Озеро Пирос. Люди, история, археология.

*607 справочных статей, посвященных озеру Пирос и прилегающей территории.*

**Путешествие вокруг Ильменя** : пространный и изрядно иллюстрированный путеводитель по берегам озера Ильмень и его окрестностям / Александр Потравнов, Татьяна Хмельник. – 2-е изд., испр. и доп. – Санкт-Петербург : Аврора, 2020. – 143 с. : ил., карт. – (Русская Одиссея).

*Показаны особенности местности. Изложены события, происходившие на берегах Ильменя. Второе издание, по сравнению с первым (2012), существенно исправлено и дополнено.*

### **Санкт-Петербург:**

**Санкт-Петербург от А до Я : реки, каналы, острова, набережные, мосты** / [авт.-сост. А. И. Фролов]. – СПб. : Глагол, 2005. – 175 с. : ил. – Библиогр.: с. 174. – 2000 экз.

*Справочные сведения о большинстве рек, каналов, островов, мостов, набережных Санкт-Петербурга. Освещена этимология перечисленных объектов. Описаны изменения гидрографической среды, произошедшие в Санкт-Петербурге за последние 300 лет.*

**Санкт-Петербург : прогулки по рекам и каналам** : [знакомство с Северной Венецией] : путеводитель / [текст: Олег Николаевич Котомин]. – СПб. : Альфа-Колор, 2007. – 127 с. : ил.

*Истории рек и каналов, а также зданий, памятников и событий на их берегах.*

**Санкт-Петербург. Северная Венеция : по рекам и каналам** : альбом-путеводитель / авт. текста: Т. Е. Лобанова ; фот.: В. М. Барановский [и др.]. – СПб. : Медный всадник, 2012. – 146, [12] с. : ил.

*Путеводитель по водным артериям Санкт-Петербурга.*

**Царица города – Нева** : водная прогулка по главной «улице» Петербурга : [путеводитель] / Татьяна Алексеевна Соловьева. – СПб. : Страта, 2017. – 165, [1] с. : ил. – (Книжная лавка писателей) (Петербург: тайны, мифы, легенды). – 1000 экз.

*Путеводитель по водному Петербургу.*

## **Северо-Кавказский федеральный округ (Республики Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкария, Карачаево-Черкесия, Северная Осетия – Алания, Чечня)**

**Кавказские Минеральные Воды** : Минеральные воды, Железноводск, Пятигорск, Ессентуки, Кисловодск. – Ставрополь : Вокруг света, 2007. – 175 с.

*Описание знаменитых бальнеологических курортов и свойств минеральных вод.*

**Лечение минеральной водой на курортах Кавказских Минеральных Вод** : справочное пособие для отдыхающих и приезжающих на курорты КМВ. – [Мин. Воды] : Кавказская здравница, 2012. – 70, [2] с. : ил. – 3000 экз.

*Описание особенностей лечения минеральными водами на бальнеологических курортах.*

## **Центральный федеральный округ (Москва, Белгородская, Брянская, Владимирская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Костромская, Курская, Липецкая, Московская, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Тверская, Тульская, Ярославская области)**

### **Москва:**

**Москва-река. От Бородинского моста до Новоспасского монастыря : века и версты** : путеводитель / Борис Вячеславович Арсеньев, Виктор Николаевич Раков ; отв. ред. В. Ф. Козлов. – М. : Москвоведение, 2014. – 447 с. – Библиогр.: с. 414–415. – Имен. и топогр. указ.: с. 416–445. – (Новый московский путеводитель).

*Достопримечательности Москвы, просматривающиеся с борта теплохода, проплывающего через центр столицы до Новоспасского монастыря.*

**От Москвы до Соловков на катере и яхте** : пособие для яхтсменов : справочник яхтсмена / М. Б. Хавин, С. Я. Мошковский ; сост. Г. В. Белов. – [М.] : Аванпорт, 2006. – 191 с. : ил., табл. – Загл. обл.: От Москвы до Соловков на катере и яхте: Канал имени Москвы. Техника шлюзовки; Угличское и Рыбинское водохранилища; Онежское озеро; Соловецкие острова. – (Yachtmaster. ru).

*В первой части издания изложен опыт плавания по маршруту Москва–Соловки. Вторая содержит различные справочные материалы, законодательные и нормативные акты, полезные современному яхтсмену.*

### **Белгородская область:**

**Реки Белогорья** / Б. И. Осыков. – Белгород : ПОЛИТЕРРА, 2009. – 48 с.

*Краеведческие материалы и поэтические произведения о реках Белгородской области.*

**Родники Белогорья** / А. Н. Петин, Л. Л. Новых. – Белгород : Константа, 2009. – 219 с. : ил., карт., табл. – Библиогр.: с. 217–219 (41 назв.). – 350 экз.

*Краткая характеристика более 700 родников области и картосхемы их размещения.*

**Реки Белогорья** / Б. И. Осыков. – 2-е изд., доп. – Белгород : КОНСТАНТА, 2012. – 51 с.

*Даны краеведческие справки обо всех основных реках Белгородской области. Кроме того, впервые под одной обложкой представлены высказывания знаменитостей, а также собраны поэтические произведения о Северском Донце, Айдаре, Ворскле, Осколе, Тихой Сосне, Нежеголи, Везёлке, Псле, Черной Калитве.*

### **Владимирская область:**

**Александровские реки** : краеведческий справочник / В. И. Стариков, Е. В. Старикова. – М. : Куранты, 2007. – 40 с. : ил.

*Первый опыт полного географического каталога рек и некоторых других водоемов Александровского района Владимирской области с их краткими характеристиками. Каталог исправляет ошибки ряда географических карт и других изданий.*

### **Липецкая область:**

**Липецк и Липецкие Минеральные Воды в открытках и фотографиях начала XX века** / авт.-сост. И. А. Жирова. – Липецк : Дельфин, 2003. – 24 с. : ил. – 1000 экз.

*Исторический буклет.*

### **Московская область:**

**Озера Подмосковского края** : справочник краеведа, рыбака и туриста / Б. Б. Вагнер. – [М.] : Московский Лицей, 2003. – 128 с. : ил., табл. – 1000 экз.

*Справочник по озерам Подмосковья. Описаны географические характеристики, туристское значение, рекомендуемые маршруты подхода.*

**Реки Подмосквовного края** : справочник краеведа, рыбака и туриста / Б. Б. Вагнер. – [М.] : Московский Лицей, 2003. – 312 с. : табл. – Библиогр.: с. 308–312. – 1000 экз.

*Даны характеристики рек Подмосковья длиной более 10 км.*

#### **Рязанская область:**

**По Оке от Нижнего до Рязани** : [Нижний Новгород, Горбатов, Павлово, Муром, Касимов, Рязань, Константиново] : иллюстрированный путеводитель / рис. с натуры, текст, оформл.: Евгений Стрелков. – [Нижний Новгород] : Студия «Дирижабль», 2013. – 63, [1] с. : ил.

*Путеводитель-альбом, иллюстрированный акварелями и рисунками с натуры.*

#### **Тверская область:**

**Тверская область. Здесь рождается Волга** : 8 туристических зон Тверской области : Московское море. Великое троградье. Селигер. Русская Венеция. Жемчужная нить. Бежецкий верх. Карельская тропа. Балтийская стрела : [путеводитель / авт. текста и ред.: Т. Г. Павлова]. – Тверь : Сивер, 2009. – 152 с. : ил., карт.

*По зональному принципу представлен туристско-рекреационный потенциал Верхневолжья. Для системного продвижения ресурсов каждой территории все районы Тверской области объединены в восемь туристических зон – «Московское море», «Великое Троградье», «Селигер», «Русская Венеция», «Жемчужная нить», «Бежецкий верх», «Карельская тропа» и «Балтийская стрела».*

**Исток Западной Двины** : краткий справочник-путеводитель. – М. : Спутник+, 2021. – 46, [1] с. : ил. – Библиогр.: с. 39. – 500 экз.

*Результат многолетней работы группы краеведов по исследованию истока Западной Двины, место которого было установлено в 1986 г. экспедицией журнала «Турист». Дана информация по истории исследования истока и его благоустройству.*

#### **Ярославская область:**

**По реке Обноре** : Любим и его окрестности : [путеводитель] / [авт. предисл. и сост.: Александр Михайлович Рутман, Ирина Александровна Рутман ; авт. послесл.: В. А. Гречухин ; сост. прил.: М. Д. Рутман]. – Ярославль : Изд-во Александра Рутмана, 2005. – 315, [2] с. : ил., факс., портр., карт. – Библиогр.: с. 315–316. – (Земля Ярославская).

*Помимо описания достопримечательностей реки Обноры, включены работы конца XIX – начала XX в.: статья А. А. Титова «Город Любим и упраздненные обитатели в Любиме и его уезде» и труд священника А. Н. Милкова «Духовное приношение усердным богомольцам нашего храма: Духовные огоньки села Неверовского Ярославской епархии».*

**Озера, пруды, болота Ярославской области** / [Д. В. Власов ; под общ. ред. А. А. Голицына, В. В. Горошниковой. – Рыбинск] : Медиарост, 2014. – 94, [1] с. : ил. – (Б-ка ярославской семьи ; т. 14). – 5000 экз.

*История, природа, этимология, легенды об озёрах, карьерах, прудах и болотах Ярославской области.*

**Реки Ярославской области** / [Ю. В. Маслов, А. А. Маслова ; под общ. ред. А. А. Голицына, В. В. Горошниковой. – Рыбинск] : Медиарост, 2014. – 114, [1] с. : ил. – (Б-ка ярославской семьи ; т. 13). – 5000 экз.

*Сведения о наиболее известных ярославских реках (их природных особенностях и связанных с ними памятных событиях).*

**Национальный парк «Плещеево озеро» – жемчужина Залесья** / [авт. текста: М. И. Андреева, А. Н. Файзулина, О. А. Чупрасова и др.]. – М. : АСТ-ПРЕСС ШКОЛА, 2019. – 157, [2] с. : ил., портр., пл. – 1500 экз.

*Сведения об основных достопримечательностях парка (в том числе – о дендрологическом саде им. С. Ф. Харитоновой). Отдельные разделы посвящены созданию национального парка «Плещеево озеро», истории изучения и охраны природы Переславского края.*

#### **Южный федеральный округ (Республика Адыгея, Астраханская, Волгоградская, Ростовская области, Севастополь, Республики Крым и Калмыкия, Краснодарский край)**

**Черноморская энциклопедия** / авт. и сост. С. Р. Гриневецкий, И. С. Зонн, С. С. Жильцов ; под ред. А. Н. Косарева, А. Г. Костяного. – М. : Междунар. отношения, 2006. – 660 с. : ил., карты, портр. – Библиогр.: с. 658–659. – 2000 экз.

*Включает сведения о Юге России (Ростовская обл., Краснодарский край), а также о других странах Черноморско-Азовского региона: Украине, Грузии, Турции, Болгарии и Румынии. На с. 597–657: «Хронология основных исторических событий в Черноморско-Азовском регионе» (более чем за 2000 лет).*

**Каспийское море** : энциклопедия / И. С. Зонн, А. Г. Костяной, А. Н. Косарев, С. С. Жильцов. – 2-е изд., доп. и перераб. – М. : Вост. кн., 2013. – 558 с. : ил., карты, портр. – Библиогр.: с. 556–558 (31 назв.).

*Более 1500 понятий и терминов по географическим объектам, транспортным коммуникациям, нефтегазовым месторождениям и водным биологическим ресурсам Каспийского моря.*

**Справочник рыбовода : инновационные технологии аквакультуры юга России** / Рос. акад. наук. Южный науч. центр, Астраханский гос. технич. ун-т ; [Г. Г. Матишов, С. В. Пономарев, Ю. М. Баканева и др. ; под ред. С. В. Пономарева]. – Ростов-на-Дону : Изд-во ЮНЦ РАН, 2013. – 223 с. : ил., табл. – Библиогр.: с. 222–223. – На тит. л. также: Южный научный центр Российской академии наук: 10 лет. – 200 экз.

*Информация о состоянии товарной аквакультуры юга России и инновационных технологий рыбоводства на основе поликультуры, использования новых пород, объектов, современных комбинированных кормов.*

**Каспийское море** : энциклопедия / авторы и составители И. С. Зонн, А. Г. Костяной, А. Н. Косарев, С. С. Жильцов. – 2-е изд., доп. и перераб. – М. : Междунар. отношения, 2015. – 542 с. : ил., портр., карты. – Библиогр.: с. 540–541. – (Моря России)

*Около 2000 понятий и терминов. Включает хронологию событий за последние три с лишним века, ставших знаменательными вехами в истории освоения и развития Каспийского региона.*

### **Волгоградская область:**

**Золотое озеро** : историко-географические очерки : 270-летию начала и 135-летию окончания государственной соледобычи на озере Эльтон посвящается / С. Н. Монилов ; Рус. геогр. о-во. Волгогр. отд-ние. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : Планета, 2019. – 175 с. : ил., портр., [8] л. ил. – Библиогр.: с. 172–175 (80 назв.). – На об. тит. л.: Книга издана в рамках образовательного проекта «Наш Волго-Донский край».

*История геолого-географических исследований озера Эльтон и его окрестностей.*

### **Республика Крым:**

**Мозаика Чёрного моря**: 110 вопросов и ответов : справочник / Дмитрий Тарасенко. – Симферополь : Бизнес-Информ, 2000. – 64 с. : ил. – Библиогр.: с. 63.

*Книга-викторина состоит из вопросов и ответов, подобранных с учетом школьной программы по географии, биологии, физики, химии.*

**Поверхностные водные объекты Крыма** : справочник / [под ред. Тимченко З. В ; сост.: Лисовский А. А. и др.]. – Симферополь : Рескомводхоз, 2004. – 113 с. : ил., табл.

*Перечень всех водотоков Крыма, их гидрографические и гидрологические характеристики.*

**Реки и озёра Крыма** / А. Н. Олиферов, З. В. Тимченко. – Симферополь : Доля, 2005. – 216 с. – На 3-й с.: Посвящается 45-летию Национальной академии природоохранного и курортного строительства. – Библиогр.: с. 212.

*Краткое описание крымских рек и озёр с трактовкой их названий.*

**Поверхностные водные объекты Крыма : управление и использование водных ресурсов** : справочник / [под ред. Тимченко З. В.]. – Симферополь : Доля, 2007. – 218 с. : ил., табл.

*Особенности использования водных ресурсов Крыма.*

**Морские охраняемые акватории Крыма** : научный справочник / Рос. акад. наук. Ин-т морских биол. исслед. им. А. О. Ковалевского / [Мильчакова Н. А., Александров В. В., Бондарева Л. В. и др. ; под ред. Н. А. Мильчаковой]. – Севастополь ; Симферополь : Н. Орианда, 2015. – 311 с. : ил., карт. – Рез. на англ. яз. – Библиогр.: с. 237–268. – 300 экз.

*Впервые обобщены сведения о 34 особо охраняемых морских территориях Крыма. Приведены данные о видовом составе флоры и фауны, охраняемых видах и биотопах, описаны прибрежные и аквальные ландшафты.*

### **Краснодарский край:**

**100 чудес у Черного моря** : иллюстрированный путеводитель [в 3 вып. / Андрей Маларев, Ольга Маларева]. – М. : Триумф, 2005–2009.

[Вып. 1]. – 2005. – 191, [1] с. : ил.

[Вып. 2]. – 2007. – 223, [1] с. : ил.

[Вып. 3]. – 2009. – 239 с. : ил.

*Достопримечательности курортов, материалы по географии, климату, жизни Чёрного моря.*

Н.А. Куперштох\*

**К 65-ЛЕТИЮ СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-19  
УДК 001.02(092)(091)"1957/2022"*Выходные данные для цитирования:*  
Куперштох Н.А. К 65-летию Сибирского отделения Российской академии наук // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 268–272. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-19.pdf>

N.A. Kupershtokh\*

**TO THE 65<sup>TH</sup> ANNIVERSARY OF THE SIBERIAN BRANCH  
OF THE RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-19

*How to cite:*  
Kupershtokh N.A. To the 65<sup>th</sup> Anniversary of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 268–272. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-19.pdf>]*Материал поступил в редакцию 21.03.2022*

На протяжении почти 300-летней истории Академия наук последовательно выдерживала стратегию на изучение Сибири. В начале XX в. важность изучения производительных сил регионов России сформулировал академик В.И. Вернадский, заветам которого следовала Комиссия по изучению естественных производительных сил (КЕПС). Мобилизационные стратегии советского государства вызвали перестройку всей деятельности Академии наук. За развитие региональных стратегий отвечал Совет по изучению производительных сил (СОПС), силами которого организованы десятки экспедиций. Однако его потенциала было явно недостаточно, чтобы интенсивно изучать ресурсный потенциал регионов. Необходимо было найти новые организационные формы, и таковыми научная общественность считала базы и филиалы Академии. Однако проекты по их созданию в Сибири в 1930-е гг. так и не были реализованы в силу недостатка средств и квалифицированных кадров. Процесс ускорила Великая Отечественная война. В 1943 г. принято решение об организации первого в Сибири Западно-Сибирского филиала АН СССР. К 1957 г. на территории Сибири действовали уже три филиала АН: Западно-Сибирский, Восточно-Сибирский и Якутский. Их основной направленностью было изучение производительных сил регионов.

Организация Сибирского отделения АН СССР в 1957 г. по инновационным для своего времени принципам означала новый этап в реализации государственной научной политики. Сибирское отделение впервые в истории науки объединило сеть научных учреждений за Уралом и организационно, и территориально. Но главное было в другом: организаторы СО АН академики М.А. Лаврентьев, С.Л. Соболев и С.А. Христианович впервые предложили авторскую модель комплексного научного центра, которая успешно действовала на протяжении десятилетий. В ее основу положены следующие принципы: междисциплинарное развитие фундаментальных исследований; разработка на их основе инновационных технологий для внедрения в производство; подготовка кадров по актуальным научным направлениям.

Сибирское отделение задумывалось как система комплексных научных центров, охватывающих всю территорию региона. Модель СО АН послужила примером при формировании отделений Академии на Урале и Дальнем Востоке. В целом, несмотря на трудности и проблемы, стратегию Сибирского отделения по развитию научных центров удалось реализовать. В 1960-е гг. укрепились Новосибирский, Иркутский и Якутский научные центры. В конце 1960-х – 1970-е гг. началось активное развитие академических центров в Томске, Красноярске, Улан-Удэ. В 1990 г. открыты научные центры в Кемерово, Тюмени и Омске.

\* **Наталья Александровна Куперштох**, кандидат исторических наук, Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук, Новосибирск, Россия, e-mail: [nataly.kuper@gmail.com](mailto:nataly.kuper@gmail.com)  
**Natalia Aleksandrovna Kupershtokh**, Candidate of Historical Sciences, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia, e-mail: [nataly.kuper@gmail.com](mailto:nataly.kuper@gmail.com)

Система научных центров Сибирского отделения делала возможной их управление и координацию как по горизонтали, так и по вертикали.

Деятельность Сибирского отделения доказала свою эффективность полученными результатами мирового уровня в фундаментальных исследованиях, разработками для стратегически важных отраслей – космической, оборонной и других, при реализации программы «Сибирь» и комплексном изучении природных ресурсов, позволила предотвратить реализацию таких проектов, как переброска сибирских рек в Среднюю Азию и др. В советский период (с 1957 по 1991 г.) на востоке страны сформировался крупнейший региональный научный комплекс. Сибирское отделение представляло систему из девяти научных центров, а также институтов в отдельных городах Сибири.

В 1990-е гг. организационный каркас Сибирского отделения не претерпел особых изменений. Ни один из девяти научных центров СО РАН не был закрыт, хотя сеть институтов, включая СКБ, была частично реорганизована. Существенные изменения в сторону уменьшения произошли в кадровом потенциале науки. Благодаря политике адаптации, разработанной под руководством академиков В.А. Коптюга и Н.Л. Добрецова, удалось остановить разрушительные для науки процессы. С начала 2000-х гг. можно говорить об отчетливой тенденции улучшения материально-технической составляющей академического комплекса Сибири. В 2013 г., накануне реформы РАН, Сибирское отделение по-прежнему состояло из девяти научных центров. Существовали проекты по созданию научных центров на Алтае и в Ямало-Ненецком автономном округе, однако им не суждено было реализоваться.

Реформа РАН 2013 г. прервала долговременную стратегию Академии наук на последовательное развитие регионального научного потенциала. Академические комплексы вступили в период «турбулентности»: учреждения трех академий (Российская академия наук, Российская академия медицинских наук, Российская академия сельскохозяйственных наук) были переданы в состав ФАНО, затем в Министерство науки и образования РФ. На смену научным центрам РАН пришли федеральные исследовательские центры (ФИЦ). Существенные изменения произошли и в научных центрах Сибири. Всего в СО РАН после реформы 2013 г. создано восемь ФИЦ (без учета СО РАМН и СО РАСХН), а с учетом кластеров медицинской и сельскохозяйственной науки – 11. Последствия оптимизации трудно оценить в полном объеме, поскольку мы являемся, по сути, очевидцами происходящих в науке перемен. Очевидно, что польза от слияния институтов в ФИЦ с потерей статуса юридического лица может быть оправдана, когда необходима кооперация усилий сотрудников для целевого решения актуальных проблем. По мнению экспертов, целесообразность такой кооперации продемонстрировали ФИЦ «Институт цитологии и генетики СО РАН», ФИЦ «Институт катализа им. Г.К. Борескова СО РАН», ФИЦ угля и углекислоты СО РАН в Кузбассе, Томский национальный исследовательский медицинский центр РАН.

Как показывает новейшая практика, интеграционными платформами для региональных центров в современный период могут быть социально значимые проекты, подобные проекту «Академгородок 2.0». Когда была обозначена перспектива реализации этого проекта в 2018 г., научное сообщество ННЦ в кратчайшие сроки подготовило несколько десятков проектов по актуальным направлениям. Однако энтузиазм ученых может быстро иссякнуть, если он не подкреплён решениями об их реализации на государственном уровне.

В заключение отметим, что исторический опыт деятельности Сибирского отделения не утратил своего значения, а совокупный потенциал, наработанный Сибирским отделением РАН за 65 лет своей деятельности, во всей его полноте еще предстоит оценить специалистам. Историкам науки и сейчас очевидно, что этот потенциал изменил облик Сибирского региона. Системное изучение его производительных сил и стратегически важных для страны природных ресурсов, фундаментальные научные результаты мирового уровня, выдающиеся научные школы – все эти достижения в регионе были бы невозможны без ученых Сибирского отделения РАН.



*Рис. 1.* Выбор места под Академгородок. Сидит слева М.А. Лаврентьев. За ним стоят С.А. Христианович (слева), А.В. Николаев (справа). Новосибирск. Лето 1957 г.  
Снимок предоставлен Фотоархивом СО РАН



*Рис. 2.* Первое знакомство с Обским морем. С.А. Христианович (слева) вместе с Н.Н. Ворожцовым и А.А. Ковальским. 1957 г.  
Снимок предоставлен Фотоархивом СО РАН



*Рис. 3. М.А. Лаврентьев на строительстве  
Института гидродинамики –  
первенца Новосибирского Академгородка. 1958 г.  
Снимок предоставлен Фотоархивом СО РАН*



*Рис. 4. А.А. Трофимук на первом Общем собрании СО АН СССР. Новосибирск, май 1958 г.  
Снимок предоставлен Фотоархивом СО РАН*

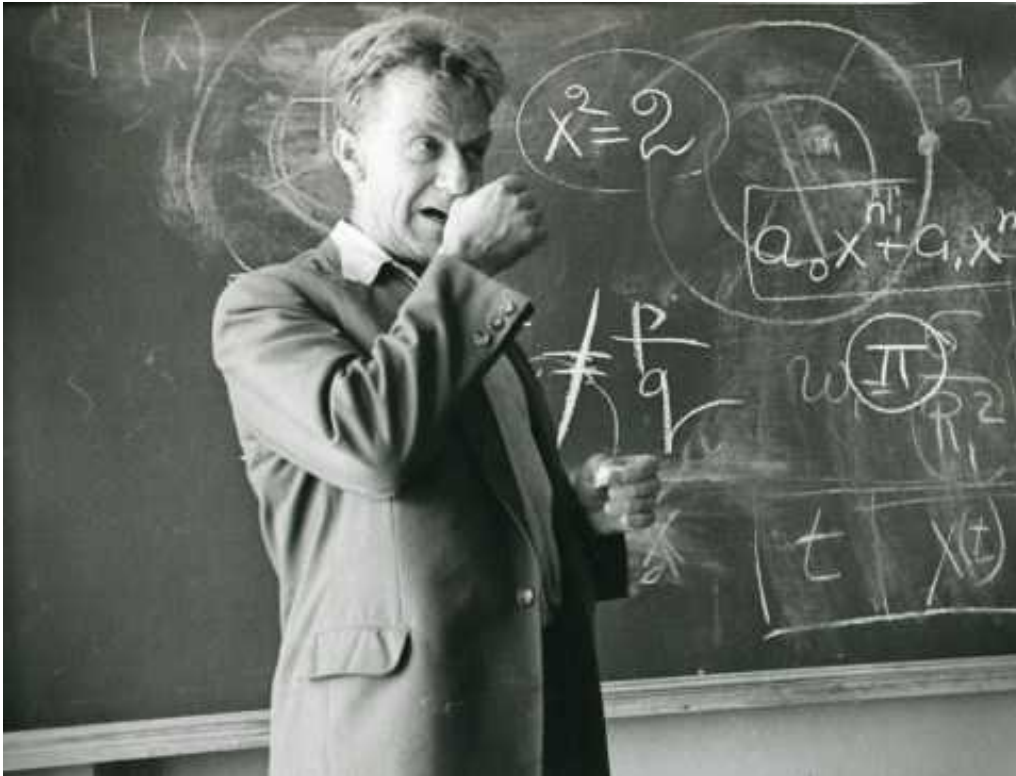


Рис. 5. С.Л. Соболев читает свою первую лекцию для студентов НГУ. 29 сентября 1959 г.  
Снимок предоставлен Фотоархивом СО РАН



Рис. 6. В.Н. Пармон выступает с докладом в честь 65-летия Сибирского отделения  
на расширенном заседании Президиума СО РАН.  
Новосибирский Академгородок, 19 мая 2022 г.  
Автор снимка – Н.А. Куперштох

## ПУТЬ ДЛИНОЙ В СТО ЛЕТ: К ЮБИЛЕЮ ИНСТИТУТА МОНГОЛОВЕДЕНИЯ, БУДДОЛОГИИ И ТИБЕТОВЕДЕНИЯ СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

1 июля этого года 100-летний юбилей отмечает одно из старейших научных учреждений на территории Сибири – Институт монголоведения, буддологии и тибетоведения Сибирского отделения Российской академии наук. Восходящий корнями к созданию в 1922 г. первого в истории бурят научно-исследовательского учреждения – Бурятского ученого комитета, впоследствии неоднократно реорганизованного, ИМБТ СО РАН получил свое современное название в 1997 г., став к тому времени признанным мировым центром изучения истории, археологии и этнографии Центральной Азии. В его стенах в разные годы работали такие известные ученые, как Базар Барадиевич Барадийн, Гомбожаб Цэбекович Цыбиков, Буянто Сайнцакович Санжиев, Петр Иннокентьевич Хадалов, Цыбикжап Бобоевич Цыдендамбаев, Даши Дашипылович Лубсанов, Василий Цыренович Найдаков.

В настоящее время штат Института включает более сотни специалистов по истории, археологии, антропологии, этнологии, социологии, культурологии, религиоведению, литературоведению, фольклористике и языкознанию. Ведется успешное сотрудничество с исследователями из Монголии, Китая, Кыргызстана, Южной Кореи, Индии, Японии, Тайваня, Германии, Франции, Швеции, регулярно проводятся вызывающие интерес широких слоев научной общественности международные и всероссийские научные форумы. Тесные научные связи установились с Институтом истории СО РАН, совместно с которым за последние годы реализован целый ряд начинаний, в том числе проведено несколько международных научных семинаров по проблемам демографического развития стран Азии.

Один из крупнейших междисциплинарных проектов, реализуемых в Институте в последние годы, – создание электронного архива собранной за долгие годы уникальной коллекции восточных книг. В рамках этой инициативы совместно с Высшим колледжем информатики Новосибирского государственного университета ведется работа над созданием системы распознавания тибетских и монгольских символов и перевода в электронный вид объемного корпуса текстов.

Коллектив Института истории СО РАН и редакция журнала «Исторический курьер» поздравляют всех сотрудников Института монголоведения, буддологии и тибетоведения СО РАН со знаменательной датой. Хочется пожелать Вам, дорогие коллеги, смелых идей, ярких творческих свершений, дружбы, сплоченности и долгого плодотворного служения науке!

*Дирекция и сотрудники Института истории СО РАН,  
редакция «Исторического курьера»*



Рис. 1. Сотрудники ИМБТ СО РАН и ИИ СО РАН на Международном научном семинаре «Демографическое пространство Азии» (Улан-Батор, 3–7 июля 2011 г.)



Рис. 2. Участники X Международного российско-индийского семинара «Демографические процессы в Азии: история, современность, гипотезы будущего» (31 августа – 3 сентября 2013 г., Новосибирск, в числе организаторов ИИ СО РАН и ИМБТ СО РАН)



Рис. 3. Выступление главного научного сотрудника ИМБТ СО РАН д-ра ист. наук Марины Намжиловны Балдано на пленарном заседании X Международного российско-индийского семинара «Демографические процессы в Азии: история, современность, гипотезы будущего» (2013 г., Новосибирск)



Рис. 4. Заместитель директора по научной работе ИМБТ СО РАН Анна Максимовна Плеханова и директор ИИ СО РАН Вадим Маркович Рынков во время Всероссийской научной конференции, посвященной столетию начала нэпа (16 сентября 2021 г., Новосибирск).



**ВЪЧНЫЙ  
ВКЛАДЪ  
премия**

**ПРЕМИЯ «ВЪЧНЫЙ ВКЛАДЪ»: НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ  
ЭНДАУМЕНТОВ ОТКРЫВАЕТ ПРИЕМ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В ЕЖЕГОДНОМ КОНКУРСЕ  
ИСТОРИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ**

**Премия «Въчный вкладъ»** вручается за лучшее исследование по истории целевых капиталов в российской дореволюционной филантропии.

**Миссия премии** – информирование о национальных традициях эндаументов («вечных вкладов», «неприкосновенных капиталов») как фундаменте российской дореволюционной филантропии.

**Тема премии в 2022 г.** – «вечный» (целевой) капитал как один из основных инструментов решения социальных проблем в дореволюционной России (на примере конкретных благотворительных инициатив и организаций).

В работах могут быть рассмотрены самые разные аспекты этой темы: техническая сторона функционирования благотворительных неприкосновенных капиталов, оценка их эффективности, взаимодействие разных институций для решения той или иной проблемы (в том числе и государственных), локальные и индивидуальные инициативы по созданию «неприкосновенных капиталов» с оценкой их эффективности и т.д.

**К участию** приглашаются:

- ученые, исследователи, историки, краеведы, архивисты, экономисты, педагоги и студенты профильных направлений (гуманитарные науки, науки об обществе и др.), а также все заинтересованные лица,
- научные, культурные, образовательные, архивные, краеведческие, общественные и иные организации, инициативные группы.

Оргкомитетом премии ведется методическая и организационная поддержка участников в период проведения исследования (подробнее – на странице премии).

Премия вручается в двух номинациях:

- учебная работа (для обучающихся);
- научная работа.

**Денежные премии**

Победители в каждой номинации получают денежную премию в размере 50 000 руб., финалисты – в размере 25 000 руб.

**Сроки проведения и подведения итогов конкурса**

Подача заявок: до 31 декабря 2022 г. включительно.

Лонг-лист (10 исследований по каждой номинации): до 30 января 2023 г.

Шорт-лист финалистов (3 исследования по каждой номинации): до 20 февраля 2023 г.

Победитель премии по каждой номинации объявляется до 20 марта 2023 г.

**Требования к конкурсным работам:**

- объем работы – от 30 000 до 40 000 знаков с учетом пробелов;
- работа соответствует теме премии в 2022 г.;
- работа содержит ответ на сформулированный исследовательский вопрос (вопросы);
- работа опирается в том числе на оригинальные источники;
- оригинальность текста составляет не менее 70 % от объема для конкурса научных работ и не меньше 50 % для конкурса учебных работ;
- отсутствует обременение исследования правами третьих лиц.

**В жюри конкурса** вошли историки, ученые, общественные деятели:

Вымятнина Ю.В., канд. экон. наук, профессор факультета экономики, декан факультета экономики Европейского университета в Санкт-Петербурге;

Лапин В.В., д-р ист. наук, профессор факультета истории Европейского университета в Санкт-Петербурге, директор Центра изучения культурной памяти и символической политики;

Лурье Л.Я., канд. ист. наук, соучредитель Санкт-Петербургской классической гимназии, основатель «Дома культуры Льва Лурье»;

Никулин А.М., канд. экон. наук, директор Чаяновского исследовательского центра МВШСЭН;

Прохорова И.Д., канд. филол. наук, глава Издательского дома «Новое литературное обозрение».

**Обзорная информация:**

Целевой капитал (эндаумент, «вечный вклад») – это пожертвование, сделанное в форме неприкосновенного капитала (например, в виде ценных бумаг или недвижимости), который размещается под проценты и приносит доход.

И только доход от капитала используется на заявленные при его создании цели, в то время как сам капитал остается в неприкосновенности и продолжает приносить доход. Таким образом решается вопрос гарантированного и долгосрочного финансового планирования.

Широко известными примерами зарубежных целевых капиталов являются Нобелевская премия, Гарвардский и Принстонский университеты.

В дореволюционной России эндаументы носили название «неприкосновенных капиталов», или «вечных вкладов», и играли важнейшую роль в развитии всей социальной сферы.

В России существовали десятки тысяч «вечных вкладов», пожертвованных людьми самых разных чинов и званий. На проценты с «вечных вкладов» строились и содержались учреждения социальной сферы (школы и больницы, приюты и странноприимные дома, музеи и университеты), учреждались многочисленные стипендии на обучение, лечение, призрение, пенсионное обеспечение.

**Несколько примеров «вечных вкладов» (см. илл. в конце текста):**

**Странноприимный дом графа Шереметева** основан в 1810 г. в Москве для призрения и лечения инвалидов и неимущих. Построен на средства целевого капитала графа Николая Шереметева в память о жене – П.И. Жемчуговой-Ковалевой.

В 1919 г. в здании Странноприимного дома открыта Московская городская станция скорой медицинской помощи. С 1923 г. это один из корпусов Научно-исследовательского института скорой помощи им. Н.И. Склифосовского.

**Лазаревский институт восточных языков** основан в 1815 г. в Москве на средства целевого капитала, созданного армянскими меценатами – купцами Лазаревыми. Устав был написан на русском и армянском языках. Образовательная программа сочетала российское среднее и высшее образование с изучением армянской и восточных культур. Здесь учились И.С. Тургенев, К.С. Станиславский.

В 1921 г. Лазаревский институт был преобразован в Московский институт востоковедения и вошел в состав МГИМО. С 2020 г. здесь располагается Посольство Армении в России.

**Бесплатное начальное училище им. А.М. Кладищевой** основано в 1882 г. в Иркутске на средства целевого капитала известного купца и благотворителя Александра Сибирякова в память о своей сестре Антонине (в замужестве Кладищевой).

С 2009 г. в здании начального училища располагается Музей истории города Иркутска им. Александра Сибирякова.

**Бахрушинский дом бесплатных квартир для многодетных вдов и бедных курсисток** построен на Софийской набережной в Москве в 1903 г. на средства целевого капитала братьев Александра и Василия Бахрушиных.

С середины XX в. в Бахрушинском доме бесплатных квартир находилось Министерство нефтяной и газовой промышленности СССР, а в последние годы – штаб-квартира российской нефтяной компании «Роснефть».

**Сиропитательный дом им. Е.М. Медведниковой** – первое в Сибири женское учебное заведение – построен в 1837 г. в Иркутске на средства целевого капитала, который оставила по завещанию Елизавета Медведникова. При приюте был открыт банк, доходы которого направлялись на содержание приюта.

В 1934 г. здание Сиропитательного дома передано в ведение Иркутского сельскохозяйственного института, а сегодня здесь находится Иркутский государственный аграрный университет им. А.А. Ежевского.

**Общество содействия успехам опытных наук и их практических применений имени Х.С. Леденцова** – первое в России общество грантовой поддержки научных исследований и изобретений, благодаря которому было оказано финансовое обеспечение научных работ и исследований В.В. Вернадского, Н.Е. Жуковского, П.Н. Лебедева, М.А. Мензбира, И.И. Мечникова, П.Н. Лебедева и других известных российских ученых.

Вся социальная жизнь, наука и искусство, образование и медицина России XIX – начала XX вв. построены на фундаменте целевых капиталов.

Конкурс премии «Вечный вклад» дает возможность исследователям не только совершить историческое открытие, но и восстановить справедливость и вернуть из забвения имена соотечественников, своими «вечными вкладами» поддержавших становление отечественных медицины, образования, науки и культуры.

**Организацию и проведение** конкурса премии «Вечный вклад» осуществляет Национальная ассоциация эндаументов при поддержке Европейского университета в Санкт-Петербурге.

В 2021 г. победителями и призерами конкурса премии (общий премиальный фонд составил более 500 000 руб.) стали авторы следующих работ:

- «Небурчиловское наследство» г. Иваново-Вознесенска;
- Роль целевых капиталов в развитии больничного дела г. Москвы (XIX – начало XX в.);
- «Неприкосновенные капиталы» как прототип фондов целевого капитала в истории благотворительности в Российской империи в XIX – начале XX века: законодательство, типология, практика;
- Общество Леденцова: первый фонд поддержки научных исследований в России;
- Целевые капиталы забайкальского купечества как один из основных механизмов развития дореволюционной филантропии;
- «С капитала, навсегда им пожертвованного...»: эндаументы в купеческой среде Сибири (XIX – начало XX века);
- Благотворительная деятельность владельцев банкирского дома «Г. Вавельберг» в Варшаве и Петербурге;
- Вечный вклад как форма организации благотворительной деятельности уездного купечества Вятской губернии второй половины XIX – начала XX века;
- Есаул А.М. Буторин – благотворитель поневоле;
- Целевые капиталы как основа филантропии в провинциальном городе начала XX века (на материалах Царицына).

В 2021 г. совместно с генеральным партнером Sber Private Banking издан альманах – «Вечные вклады: целевые капиталы как основа филантропии в дореволюционной России».

История целевых капиталов в российской дореволюционной благотворительности только начинает изучаться.

Национальная ассоциация эндаументов инициирует исследования в этой области, которая до сих пор является «белым пятном» в истории России, и приглашает принять участие в конкурсе премии «Вѣчный вкладъ».

По всем вопросам, уточнениям и предложениям обращайтесь в Оргкомитет премии ([safonovaey@ruea.ru](mailto:safonovaey@ruea.ru)).

Официальная страница премии «Вѣчный вкладъ» размещена на сайте Национальной ассоциации эндаументов (<https://ruea.ru>).

### **Несколько примеров «вечных вкладов»:**

«Вѣчный вкладъ»
ЦЕЛИ И ИНИЦИАТОРЫ

1810 2021

Странноприимный дом графа Шереметева основан в 1810 году в Москве для призрения и лечения инвалидов и немощных. Построен на средства целевого капитала графа Николая Шереметева в память о жене – П.И. Жемчужовой-Ковалевой.



СТРАННОПРИИМНЫЙ ДОМ ГРАФА ШЕРЕМЕТЕВА. Фото: П. Павлов, Москва.

В 1919 году в здании Странноприимного дома открыта Московская городская станция скорой медицинской помощи. С 1923 года – это один из корпусов Научно-исследовательского института скорой помощи им. Н.В. Склифосовского.



СТРАННОПРИИМНЫЙ ДОМ, НАДАН ДЕНЬ РАБОТЫ СКОРОЙ ПОМОЩИ ИМ. Н.В. СКЛИФОВСКОГО. Фото: Усачева, Д.С. Москва, 2021.

«Вѣчный вкладъ»
ЦЕЛИ И ИНИЦИАТОРЫ

1815 2021

Лазаревский институт восточных языков был основан в 1815 году и существовал на средства целевого капитала, созданного армянскими мещанами – купцами Лазаревыми. Здесь учились И.С. Тургенев, К.С. Станиславский.



ЛАЗАРЕВСКИЙ ИНСТИТУТ ВОСТОЧНЫХ ЯЗЫКОВ. Литография по рисунку Ж.-М. Шамова, Москва.

В 1921 году Лазаревский институт восточных языков вошел в состав МГИМО. С 2020 года здесь располагается Посольство Армении в России.



ЛАЗАРЕВСКИЙ ИНСТИТУТ ВОСТОЧНЫХ ЯЗЫКОВ, НАДАН ДЕНЬ ПОСОЛЬСТВО АРМЕНИИ В РОССИИ. Фото: Усачева, Д.С. Москва, 2021.



*Председатель Оргкомитета премии «Въшний вкладъ»  
Национальной ассоциации эндаументов  
Е.Ю. Сафонова*