

Т. А. Кискидосова

**Транспортная инфраструктура Енисейской губернии и
ее влияние на развитие
торговли конца XIX – начала XX в.**

Транспортная инфраструктура сибирского края на рубеже XIX – начала XX вв. является одной из важных проблем в изучении хозяйственного освоения региона в период капитализма. Экономическое развитие Сибири зависело от состояния путей сообщения и совершенствования дорожной сети.

В конце XIX – начале XX вв. для Енисейской губернии были характерны слабые хозяйственные связи между ее округами. В регионе не сложились благоприятные условия для выхода на внешние рынки. Наиболее развитые в экономическом отношении округа Енисейской губернии (Красноярский, Канский, Ачинский и Минусинский) находились на значительном расстоянии от Северо-Морского пути. На южную часть края оказала влияние горная система Саян и Кузнецкого Алатау. Торговые связи Приенисейского края с соседними губерниями также были весьма ограничены. Местная сельскохозяйственная продукция не приносила прибылей для вывоза в Западную Сибирь, так как повышалась ее стоимость при транспортировке на дальние расстояния. Отправка грузов в Иркутскую губернию тормозилась по причине труднопроходимости судов по Ангаре ¹. Богатый хлебом Минусинский уезд был разделен с Иркутском глухой тайгой и горами. При перевозке груза из Минусинска в Иркутск, торговцы передвигались с юга Енисейской губернии до Красноярска и преодолевали огромное расстояние по Московскому тракту ². Таким образом, Приенисейский край оказался отрезанным от рынков, как на запад, так и на восток. Большая часть сельскохозяйственной продукции шла в северную часть губернии, на прииски и местные промышленные предприятия ³.

Кискидосова Наталья Александровна, к.и.н., старший научный сотрудник Хакасского научно-исследовательского института языка, литературы и истории.

Эл. почта: tak_74@mail.ru

¹ Федорова В. И. Очерки социально-экономического развития Енисейской губернии в пореформенный период: Учебное пособие / Федорова В. И. – Красноярск, 1999. – С. 71.

² Пронин В. И. Дорожная сеть Сибири и ее влияние на развитие внутреннего рынка в период капитализма / Пронин В. И. // Хозяйственное освоение Сибири. История, историография, источники. – Томск, 1991. – С. 148.

³ Колотиллов П. Эволюция рынков Сибири / Колотиллов П. // Сибирские вопросы. – 1907. № 24. – С. 27.

Внутри Енисейской губернии действовало несколько почтовых трактов, которые соединяли важные в экономическом отношении населенные пункты. Московский почтовый тракт проходил через всю губернию с запада на восток и имел большое значение для хлебной торговли в регионе. По нему отправлялось значительное количество груза с хлебом. Московский тракт в Ачинске переходил в Староачинский тракт (между Ачинском и Бирюлюсом). К концу XIX в. данный путь мало применялся, так как по р. Чулым действовало движение пароходов. В этот период гораздо оживленнее была дорога из Бирюлюса в Енисейск. С давних времен Староенисейский тракт соединял Енисейск с Томском. Ачинско-Минусинский почтовый тракт оказался единственной дорогой, связывающей юг Енисейской губернии с центром, но после открытия пароходства по Енисею в начале 1880-х гг., этот путь потерял свое бывшее значение. Та же участь постигла Красноярско-Енисейский и Минусинско-Красноярский тракты ¹.

Кроме основных трактов в губернии было много проселочных дорог, большая часть из них находилась в запущенном состоянии. Весной и осенью они становились непригодными для проезда, и отдаленные районы оказывались в изолированном положении друг от друга. Гужевого транспорт имел ряд таких недостатков, как дороговизна перевозки, медленная доставка, изнеможение и падеж лошадей, порча товаров, неравномерность провозных цен и т. д. Соответственно сибирские предприниматели стали инициаторами совершенствования водных путей сообщения. Главной водной артерией, соединившей север и юг Енисейской губернии, была р. Енисей. Открытие в начале 80-х гг. XIX в. пароходства между Минусинском и Красноярском, а также Красноярском и Енисейском сыграло важную роль в экономической жизни губернии. Судоходство от Красноярска до Минусинска и обратно впервые осуществили три парохода красноярского купца Н. Г. Гадалова и три парохода Ангарско-Енисейского пароходства. Суммарная мощность двигателей пароходов составила 386 л. с. В 1888 г. пароходы, следующие рейсом «Красноярск – Минусинск» перевезли 59 тыс. пудов груза, «Минусинск – Енисейск» – 129 тыс. пудов ². В начале XX в. отмечался рост грузоперевозок по Енисею, однако, он уступал другим сибирским рекам. Например, в 1909 г. грузооборот Енисея составил 10,8 млн. пудов, тогда как Оби – 19,5 млн. пудов ³.

¹ *Материалы по исследованию землепользования и хозяйственного быта сельского населения Иркутской и Енисейской губерний. Енисейская губерния.* Т. IV. Вып. 5. – Иркутск, 1893. – С. 2-3.

² ДААКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 27. Л. 10.

³ *Азиатская Россия. Земля и хозяйство.* Т. 2. – СПб., 1914. – С. 482,487.

Несмотря на развитие судоходства, хозяйственные связи между округами Енисейской губернии оставались слабыми, так как перевозка товаров была ограниченной, она зависела от времени года, погодных условий, невозможности доставлять большое количество грузов и других факторов. Единственный выход минусинского хлеба по р. Енисей в Красноярск и Енисейск имел сезонный характер. Хлебные закупки начинались в Минусинском крае в ноябре и декабре и продолжались всю зиму, то есть в период, когда навигация по Енисею закрывалась. Хлеб являлся основным сельскохозяйственным продуктом, поставляемым Минусинском. В 1913 г. на его долю приходилось 77,3 % от всех вывозимых продуктов из южной части Енисейской губернии ¹.

Пароходное движение совершалось также по притокам Енисея – Тубе и Ое, но только в большую воду и в их низовьях. Следует отметить, что из-за несовершенства пароходов в техническом отношении и плохого состояния путей сообщения, перевозка грузов по Енисею не отличалась высокой скоростью и обходилась предпринимателям достаточно дорого. Развитие судоходства в губернии способствовало возникновению в 80-е гг. XIX в. в Красноярске собственного судостроения ².

Пароходное сообщение в Енисейской губернии также осуществлялось по р. Чулым (с 60-х гг. XIX в.), притоку р. Обь. Инициаторами движения пароходов до Ачинска были томские купцы, заинтересованные в отправке товаров на прииски Восточной Сибири. В 80-е гг. XIX в. в Ачинск ежегодно прибывало до семи пароходов томских и тобольских предпринимателей. Ежегодный грузооборот составлял свыше 500 тыс. пудов, суммарная мощность двигателей - 790 тыс. л. с., период навигации длился с начала июня до начала июля ³. Прибывшие товары из Тобольской и Томской губерний в Ачинский округ, затем отправлялись в Минусинский округ и Иркутскую губернию ⁴. К концу XIX в. из-за обмеления Чулыма западносибирские пароходы перестали заходить в Ачинск, что сказалось, прежде всего, на торговом развитии города. С 1870-х по 1890-е гг. торговые обороты Ачинска снизились в пять раз ⁵.

¹ К проекту железнодорожной линии Григорьевка - Минусинск (125 верст) с ветвью на с. Курагино (55 верст). Экономическая записка. – П-д, 1915. – С. 10.

² Мохова Г. А. Социально-экономический очерк истории Хакасии в эпоху капитализма в России (вторая половина XIX века) / Мохова Г. А. – Абакан, 1958. – С. 58.

³ Обзор Енисейской губернии за 1882 г. – Красноярск, 1883. – С. 28; Памятная книжка Енисейской губернии на 1890 г. – Красноярск, 1891. – С. 235.

⁴ АААКК. Ф. 31. Оп. 1. Д. 27. Л. 10.

⁵ Резун Д. Я. Русские в Среднем Причулымье (XVII – XIX вв.). Проблемы социально-экономического развития малых городов Сибири / Резун Д. Я. – Новосибирск, 1984. – С. 142.

Во второй половине XIX в. по инициативе Министерства путей сообщения были предприняты попытки транспортного соединения Оби и Енисея. По мнению крупного сибирского предпринимателя А. Сибирякова, Обь-Енисейский канал сыграл бы большую роль в установлении торговых связей юга Енисейской губернии не только с Западной Сибирью, но и Европейской Россией¹. Министерство путей сообщения характеризовало строительство Обь-Енисейского канала как предприятие государственного значения. В 1883 г. начались работы по устройству шлюзов и строительству канала. К 1887 г. закончилось строительство водного сообщения на раздольном бьефе, и в следующем году был совершен первый грузовой рейс. Однако в связи с продолжением строительных работ судоходство по этому водному пути приостановили².

Основные строительные работы продолжались до 1893 г. и окончательно завершились в 1898 г. Строительство канала оказалось весьма дорогостоящим проектом, всего на устройство Обь-Енисейского водного соединения затратили свыше 4 млн. руб. Соединительный путь не приобрел серьезного судоходного значения, в начале XX в. по нему могли пройти только маломерные суда в течение четырех месяцев навигации и при высокой стоимости провоза груза³.

Богатые природные ресурсы сибирского края, в том числе и Енисейской губернии давно привлекали внимание иностранных предпринимателей. Западноевропейские деловые круги делали неоднократные попытки установить торговые связи с Сибирью через Северный морской путь. В результате экспедиций совершенных через Карское море в устье Оби и Енисея в 70-е гг. XIX в., была доказана реальность морского торгового пути между европейскими странами и Сибирью. Енисейские предприниматели во главе с С. В. Востротиним организовали «Товарищество пароходного дела по Енисею» с целью вывоза сельскохозяйственных продуктов и леса на европейские рынки⁴.

В 1888 г. правительство России разрешило беспошлинную торговлю в устье Оби и Енисея, что способствовало развитию торговых связей Европы с сибирским регионом. С 1887 по 1898 гг. из Англии в устье Енисея было отправлено 22 судна, из них 19 достигли назначения. Из-за границы в Сибирь поступали металлические изделия и машины, стеариновые

¹ Сибиряков А. К вопросу о внешних рынках Сибири и малоизвестных волоках Сибири / Сибиряков А. – СПб., 1893. – С. 6.

² Большаков В. Н. О соединительном водном пути между бассейнами Оби и Енисея / Большаков В. Н. // Хозяйственное освоение Сибири. История, историография, источники. Вып. 1. – Томск, 1991. – С. 124.

³ Пинхенсон Д. М. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 2. / Пинхенсон Д. М. – Л., 1962. – С. 156-157.

⁴ Востротин С. В. Северный морской путь и Челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. Вып. 1 / Востротин С. В. – СПб., 1908. – С. 7.

свечи, соль, консервы, рис, байховый и кирпичный чай. Иностранные деловые круги были заинтересованы в вывозе сибирского сырья (конопля, щетина, волос, рога и т. д.)¹.

Предприниматели Европейской России, всерьез обеспокоенные торговыми связями западноевропейских стран с Сибирью, боялись потерять монополию на местном рынке и выступали за отмену беспошлинного ввоза иностранных товаров. В 1890 г. российское правительство приняло меры и ограничило перечень товаров, допускавшихся к беспошлинному ввозу. Усилиями сибирских купцов в 1898 г. беспошлинные льготы были восстановлены, но регулярные торговые плавания не осуществлялись. С 1899 по 1905 гг. ни одно иностранное судно не приходило в устье Енисея. «Товарищество пароходства по Енисею» и другие предприятия, созданные с целью экспорта сибирских продуктов в Европу потерпели значительные убытки и были ликвидированы².

Для организации регулярных плаваний через Карское море требовалось провести ряд работ по гидрографическому изучению трассы, создать сеть метеорологических наблюдений, обустроить порты и т. д. До конца XIX в. Северный морской путь продолжал использоваться в его естественном виде. Обустройство данной трассы не рассматривалось из-за сдержанно-выжидательной, а затем прямо отрицательной политики российского правительства по отношению к данной проблеме³. Ситуация изменилась в начале XX в., когда российские власти стали рассматривать Северный морской путь как возможное средство для усиления внешнеэкономических позиций не только на Европейском Севере, но и на Дальнем Востоке, а также в Монголии и Урянхайском крае. В 1907 г. начались исследовательские работы в верховьях Енисея. Предполагалось провести транзитный путь из Европейской России в Монголию (через Северный Ледовитый океан и устье Енисея)⁴.

Хозяйственное освоение Засаянского края и развитие торговли с Урянхайским краем было осложнено отсутствием удобных путей сообщения. Существовало несколько способов проникновения из Минусинского уезда Енисейской губернии в Засаянье: водным путем по Енисею (май-октябрь); по выючным тропам, пересекающим Саянский хребет (июнь-сентябрь); по льду Енисея в зимний период (декабрь-март)⁵.

Водный путь по Енисею связывал юг Енисейской губернии с Урянхайским краем и позволял перевозить плоты с товарами и скотом. Труднопроходи-

¹ *Северный торговый путь и ходатайства сибирских городов.* – СПб, 1898. – С. 8.

² *Востротин С. В.* Северный морской путь... / Востротин С. В. – С. 21.

³ *Пинхенсон Д. М.* Указ. соч. С. 302, 425.

⁴ Там же. С. 378.

⁵ *Родевич В.* Урянхайский край и его обитатели / Родевич В. – СПб, 1898. – С. 2.

мость порогов Енисея ограничивала водное движение. Например, в начале XX в. из Усинского пограничного округа торговцам удавалось сплавить на плотах не более 3 тыс. пудов груза ¹. Дорога по льду Енисея в зимний период была оживленной, несмотря на массу неудобств. По воспоминаниям современников скорость движения обозов не превышала двух верст в час. Иногда Енисей плохо замерзал, и это приводило к тому, что десятки лошадей, груженных товарами, проваливались под лед ². Передвижение по вьючной дороге представляло трудное и дорогостоящее предприятие, торговцам приходилось перейти шесть больших горных перевалов. Падения лошадей в пропасть, являлись нередкими случаями ³. В начале XX в. при неудовлетворительном состоянии путей сообщения минусинским торговцам удавалось вывезти до 500-600 тыс. пудов груза в год ⁴.

В конце XIX – начале XX вв. российское правительство неоднократно получало сведения о неудовлетворительном состоянии дорог, ведущих в Монголию и Урянхай. Русские торгово-промышленные круги на различных совещаниях и в частных записках в адрес государственной власти заявляли о необходимости строительства колесного пути, а также об устройстве паромного сообщения по Енисею ⁵. В начале XX в. Иркутский дорожный отдел организовал работы по изысканию трассы. Дело о строительстве тракта затянулось на несколько лет и только в 1909 г. Государственная дума приняла закон о строительстве Усинской колесной дороги, протяженностью 170 верст ⁶. Строительные работы продвигались медленно, так как из ассигнованного Государственной думой кредита в размере 1 млн. 250 тыс. руб. было отпущено всего 200 тыс. руб. Всего за два года подрядчики провели 32 км пути. До 1917 г. не удалось сдать дорогу в эксплуатацию ⁷.

Большое значение для русских предпринимателей в Урянхайском крае имело развитие судоходства на Енисее. В начале XX в. исследователи провели ряд изыскательных экспедиций в верховьях реки. В 1909 г. власти приняли программу по очистке верхнего русла Енисея и строи-

¹ Кон Ф. Я. Усинский край. Известия Красноярского подотдела ВСОИРГО. Т. II. Вып. 1 / Кон Ф. Я. – Красноярск, 1914. – С. 66.

² ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 499. Л. 13.

³ РГИА. Ф. 22. Оп. 2. Д. 1593. Л. 5.

⁴ ГАИО. Ф. 25. Оп. 11. Д. 3. Л. 104.

⁵ Дулов В. И. Социально-экономическая история Тувы. XIX – начало XX в. / Дулов В. И. – М., 1956. – С. 501.

⁶ Дацышен В. Г. Саянский рубеж. Южная часть Приенисейского края и русско-тувинские отношения в 1616 – 1911 гг. / Дацышен В. Г. – Томск, 2005. – С. 176.

⁷ История Тувы. Т. I. / под ред. С. И. Вайнштейна и М. Х. Маннай-оола. – Новосибирск, 2001. – С. 289.

тельству объездной дороги вокруг большого порога. На проведение работ в 1911 – 1913 гг. было выделено 328 тыс. руб. В связи с началом Первой мировой войны и сложившейся неблагоприятной обстановкой работы приостановились ¹.

В конце XIX – начале XX вв. проведение Транссибирской железнодорожной магистрали стало мощным фактором, существенно оживившим сибирскую экономику. Железная дорога привела к разрушению торговой монополии, усилила колонизационное движение, расширила емкость сибирского рынка и в то же время приблизила рынки Европейской России и зарубежных стран для местного сырья. Проведение Сибирской железной дороги также оказало значительное влияние на экономику Енисейской губернии и, прежде всего на ее города, через которые проходила линия дороги – Ачинск, Красноярск, Канск. За 10 лет (с 1900 по 1909 гг.) произошло следующее увеличение ввоза грузов на основные станции Енисейской губернии: в Ачинск – в 5 раз, в Красноярск – в 3 раза, в Канск – в 4,5 раза ².

Сибирская железная дорога способствовала вывозу хлеба из Сибири, но доля Енисейской губернии среди других сибирских регионов в этом процессе была незначительной. В 1913 г. удельный вес отправки хлебных грузов из Енисейской губернии (станции Ачинск, Красноярск и Канск) составил 10,2%, тогда как из г. Омска Акмолинской области – 43,4%, из г. Новониколаевска Томской губернии – 31,6% ³. Доля вывоза другой сельскохозяйственной продукции (яйца, масло и т. д.) из Енисейской губернии также была низкой по сравнению с соседними сибирскими губерниями ⁴.

Влияние территориально-географического фактора ограничило вывоз хлеба из самого богатого сельскохозяйственного района Енисейской губернии – Минусинского уезда. Провозная плата до Челябинска одного пуда хлеба составляла: от Ачинска – 44,9 коп., от Красноярска – 57,8 коп. Дороговизна транспортных перевозок не позволяла выйти минусинскому хлебу на иркутский и забайкальский рынки, и тем более, на европейские ⁵.

Деятельность местных предпринимателей существенно ограничивалась из-за отсутствия железной дороги, соединявшей юг Енисейской губернии с Транссибирской железнодорожной магистралью. Инициаторами строительства трассы «Ачинск – Минусинск» выступили сибирские

¹ Дацышен В. Г. Саянский рубеж... / Дацышен В. Г. – С. 176 – 177.

² Красноярский справочник. – Красноярск, 1914. – С. 11.

³ Грузооборот Сибири. – Новосибирск, 1930. – С. XVIII.

⁴ Там же. – С. XXII.

⁵ Пронин В. И. Вывозная хлебная торговля Сибири в конце XIX – начале XX вв. / Пронин В. И. // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX – первой трети XX в. Вып. 2. – Томск, 1994. – С. 76.

угольные магнаты Баландины, заинтересованные в вывозе Черногорского угля из Минусинского горного округа к промышленным центрам Сибири. В 1910 г. было основано акционерное общество «Ачинско-Минусинской железной дороги» («Ачминдор») с управлением в Красноярске. Основной капитал «Ачминдора» составил 3 млн. 350 тыс. руб.¹.

К осени 1913 г. закончились разведывательные работы будущей трассы, и с 1914 г. началось строительство. Отсутствие рельсов стало одним из главных препятствий, сдерживающих передачу дороги в эксплуатацию. Попытки «Ачминдора» приобрести рельсы во Владивостоке, на Урале и в США не увенчались успехом. К сентябрю 1917 г. акционерная компания сдала в эксплуатацию участок «Ачинск – Ададым» протяженностью всего 80 км. и с этого периода строительство трассы прекратилось. Остальная часть дороги «Ачинск – Минусинск» была окончательно построена в 1927 г.².

Таким образом, состояние дорожно-транспортной системы оказывало непосредственное влияние на развитие торговли Енисейской губернии. Отсутствие хорошо устроенных колесных дорог внутри и за пределами края приводило к сдерживанию хозяйственных связей между отдельными населенными пунктами. Водные пути сообщения имели сезонный характер и не могли обеспечить в должной мере нужды предпринимателей. Строительные работы, проводимые с целью улучшить местную транспортную инфраструктуру, проходили медленно из-за непоследовательной политики властей, бюрократической волокиты, нехватки средств и других факторов. Транссибирская магистраль, приведшая к росту притока товаров из центра страны, не решила проблему вывоза местной сельскохозяйственной продукции.

¹ Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX в. / Рабинович Г. Х. – Томск, 1975. – С. 184.

² Коновалов П. С. Строительство и эксплуатация Ачинско-Минусинской железной дороги / Коновалов П.С. // Хозяйственное освоение Сибири. Вып. 2. – Томск, 1994. – С. 54.