

# Енисейская пароходная компания: начало исторического пути

Зарождению и развитию судоходства на Енисее посвящено много работ. И данная статья предполагает небольшое исследование, казалось бы, уже пройденного этапа, но всё ещё имеющего право на то, чтобы исследователи обращались к нему вновь и вновь.

*Продолжение, начало в №8*  
**Ч**то именно вывозила компания, более подробно сообщает "Сибирский Торгово - промышленный календарь": разного рода рыба, икра, визига, рыбий клей, звериные и лебяжьи шкуры, мамонтовая кость, графит, каменная соль и янтарные смолы.

С увеличением тоннажа пароходов, с расширением пароходного парка и общего числа

по свидетельству летописи Кытманова, было принято незамедлительно, чтобы как можно быстрее компенсировать понесённые затраты, руководством компании было решено наладить поставку во все туруханские магазины собственную муку по 52 коп. за пуд. Тогда же купец Сидоров подрядил компанию вывезти часть его графита по 40 коп. за пуд. Параллельно с расширением пароходного

В отношении кадрового состава так же наметились некоторые "приобретения". В 1860-е гг. управляющим судном, принадлежащим Енисейской пароходной компании был назначен И.М. Ячменёв. По-своему интересна судьба этого человека. Занимая должность городского судьи, он, по словам одного из современников, произвёл положительное впечатление на губернатора, проводившего ревизию учреждения, "своими разумными советами и рассуждениями". Это в дальнейшем сыграло свою роль в служебной биографии Ячменёва, получившего вскоре должность голо-

сыскав на этом поприще особого успеха. Параллельно он знакомится с делами пароходной компании и принимает решение поступить управляющим на пароход.

1869 год для Енисейска ознаменовался страшным пожаром, разразившимся 27 августа. В сти-

ском баржа с грузом потеряла аварию. Чтобы как - то компенсировать расходы, участники компании решают заняться доставкой вина в Туруханский край. По справкам акцизного надзора, на пароходах компании, а также баржах и лодках вывезено в Туруханск 577 000 т. вина. Эти меры помогли упрочнить финансовое положение товарищества и уже в конце 1869 года она при участии купца Ерлыкова, покупает у Ефимова и Сизова "Опыт".

Несмотря на трудно-



АВТОР ЮРИЙ РОМАШКОВ

вая газета" от 10 марта 1879 года: "На реку Кеть поставка грузов приостановилась. Сообщение, которое начало было развиваться благодаря пароходовладельцу г. Смородинникову, он же сам



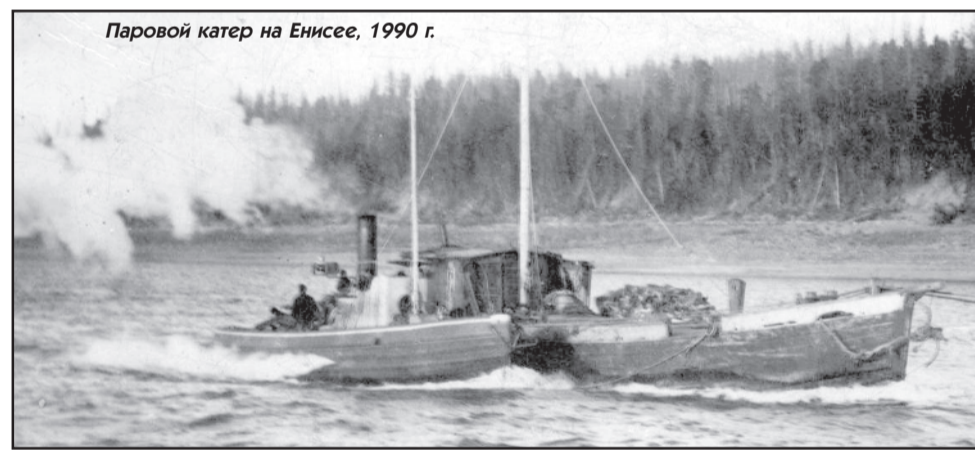
На реке Мельничной на переднем плане шхуна «Лейтенант Скуратов»



Пароход «Орёл», 1903 год

фрахтов, рос и доход компании. А. И. Кытманов сообщает, что к концу 1863 года "основной капитал компании увеличен до 80 000 рублей. Компания делится на 8 частей, из которых Баландин имеет два пая, а прочие компаньоны по одному". По сведениям летописца, устройство парохода и барж обошлось данной организации в 40 000 рублей. С этого момента Енисейская пароходная компания приобретает явные признаки товарищества, как одного из распространенных в Российской империи видов Торгово-производственных объединений на паях. Так мы видим, что Баландин, имеет два пая, следовательно, является старшим товарищем, его голос на совещании имеет более значимый вес, но и голоса остальных членов товарищества так же весомы. Они в равной степени несут ответственность и за принятые решения и за постигшие компанию неудачи. При совещании, вместе вырабатывают определенное решение. Одно из таких решений,

парка, делаются попытки реконструкции набережных.



Паровой катер на Енисее, 1990 г.

режной части город под пристань. Так в 1864 году енисейский купец И.А. Попов строит набережную от моста реки Толчейной до конца монастырской ограды срубом за 5 000 рублей. Как сообщает источник за этот период: "Губернатор остался очень доволен, что Попов взял подряд за эту цену".

В шестидесятые годы рост пароходного парка замедлился. Так летопись А.И. Кытманова за 1868 год по-прежнему констатирует: "Всё пароходство по реке Енисей состоит из двух пароходов - "Енисей" Компании пароходства и "Опыт" Сизова и Ефимова".

вы. Эпоха золотопромышленности также не

обошла его стороной и примерно до 1869 года Иван Михайлович занимается золотопромышленностью, правда, не



Пароход «Россия». Нач XX в

гибло 6/7 части города: пять церквей, Городские и Присутственные места, Женский Иверский монастырь, 36 каменных и 800 деревянных домов. Сгорел Гостиный двор со всеми товарами, Дума, Мещанская управа, 7 городских будок, Зимбицкий и Толчейной мосты. Погиб и Общественный банк, а вместе с ним и все векселя. Случившееся бедствие обошло стороной и пароходство. В огне пожара по-

сти, сопутствовавшие первым шагам, пароходное сообщение по Енисею и прилегающим рекам постепенно развивалось. В 1871 году инженером Бельцовым проведены исследования в области перевала между Чулымом и Енисеем, которые показали разность их горизонтов. На основании данного исследования, был сделан вывод о том, что соединение двух акваторий потребует строительства больших гидротехнических сооружений. После этого Бельцов провёл исследования порогов по реке Ангаре. Большие надежды владельцы пароходов возлагали на реку Кеть. И действительно, пропускная способность Кети была вполне приемлемой для судоходства. Этим и воспользовался один из начинающих пароходчиков - купец Смородинников. Он организовал свою компанию и наладил поставки грузов. Но, как писала в те годы "Бирже-

по милости своей небрежности и погубил". В чём же действительно заключалась небрежность г. Смородинникова, авторы статьи умолчали. В этой же статье приводятся данные о вздорожании привозной продукции в среднем с 1 р. 80 коп. до 2 р. 80 коп. Всё это объясняется довольно высокими затратами пароходных компаний при доставке, сопровождающейся определенным риском. Так, возвращаясь к Енисейской пароходной компании, следует упомянуть случай, произошедший в 1774 г. с "Енисеем" и хорошо описанный Кытмановым в летописи. "Плавание пароходов по Енисею, - пишет он - было не совсем благополучно. Пароход "Енисей" - единственный плававший тогда Гальчиху, был застигнут на Яковлевой косе страшной бурей. Корабль остановился на якоре. Люди на судне, напуганные бурей потребовали шитик (небольшая лодка. Прим. Авт.) и при переправе с судна 10 человек были выброшены с шитика и утонули...". Этот случай произвёл такое впечатление на управляющего компании А.П. Кытманова, что он в память об этом поставил в Гольчихинском деревянную церковь. Интересно заметить, что об этом месте Александр Игнатьевич упоминает и в своём труде "Рыболовство на реке Енисей".

Окончание следует  
 Научный сотрудник  
 фондов ЕКМ  
 РОМАШКОВ Ю.В.