

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, 9
Вот что он пишет: "Енисей" с пакгаузом на буксире шёл от о. Носоновского до Гальчихи девять часов с лишком. В устье Гальчихи его встретила лодка, на которой плыл приказчик резиденции компании пароходства и самоеды неводчики". Автор удачно передаёт описание зимовья, построенное Енисейской пароходной компанией: "Помощью шестов пароход вошёл в реку, не далеко от устья ея, где построены небольшие избышки и амбары для зимовья приказчика и рабочих компании". Как мы видим, компания Енисейского пароходства после случая с "Енисеем", на этом месте заложила не только церковь, но и некоторые хозяйственные объекты, сделав Гальчиху одной из своих небольших баз.

Гольчихенская база Енисейского пароходства в последующем сыграла значительную роль в качестве перевалочного пункта для караванов Северного морского пути. Например, в 1877 году пароход "Фрайзер", снаряжённый Сибиряковым, встретивший 31 августа шхуну "Утренняя заря", смог оставить товар именно на этой базе, загрузившись там же рожью и пшеницей, что являлось важной статьёй экспорта Российской империи. Именно Гольчихе суждено было стать и одним из таможенных пунктов. В 1878 году в селе был размещён таможенный пост "в виду необходимости установить таможенный надзор на морских пароходах". Был и прикомандирован чиновник для этой цели - некий Элериц.

Примерно в это же время участник компании А.С. Баландин приобретает пароход "Александр", на котором продолжает службу уже упомянувший нами Ячменёв.

Аварии случались не только с пароходами Енисейской компании. Например, вести о пароходе того же Смородинникова, потерпевшего аварию на Кети, в статье "Биржевой газеты" за тот же 1874 год подаётся следующим образом: "Авария с пароходом Смородинникова, случившаяся на реке Кети в действительности оказалась очень серьёзной, имевшею в результате смерть одиннадцати человек, произошедшею от взрыва паровика. Это едва ли не первый подобный случай с пароходами в нашей системе, а потому любопытно знать, производится ли когда там испытание паровиков?".

Тем не менее, пароходное

сообщение было той из многих отдушин в жизни провинциального города. По словам современников "Енисейск оживал во время пароходного гудка". Действительно, пароход в Енисейске - это событие

Николай и пр.". Кстати, пароход "Москва" был приобретён за границей, и являлся первым, пришедшим в Красноярск.

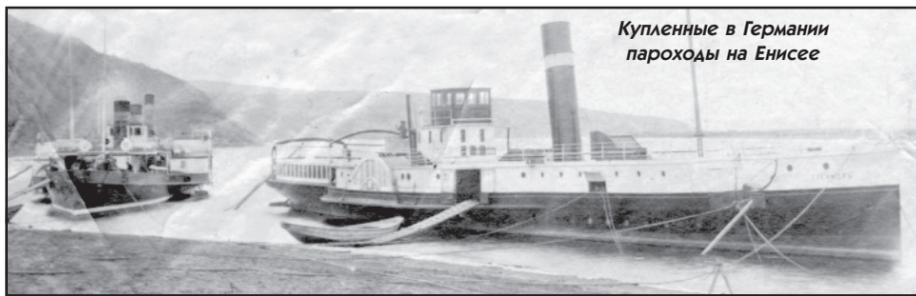
Речники, сходя на берег в Енисейске, так же вливались в его размеренную жизнь, слегка нарушая его издавна заведённый ритм, прогуливая "деньгу" в многочисленных кабаках. Ещё одной забавой речников было, проходя мимо очередного селения наматывать на нос парохода стоящие у берега самолёвы. Особенно,



Енисейская пристань к. XIX века

большой важности. Пароход - это новости, грузы с товарами, почта, какой ни - будь заезжий гастролёр, наконец... А.Л. Яворский довольно интересно описал в своих "Воспоминаниях" момент прибытия парохода: "Почувяв заработок, к берегу мчатся извозчики, перегоняя друг друга и становясь в очередь. Едут на берег вообще те, кого на лошади застал пароходный гудок вблизи берега". Кстати, Яворский ниже повествует о том, что существовала практика приобретения пароходов за границей. "Чаще всего, - писал он - это завезённые, устаревшие там суда речного транспорта с непонятными для многих названиями: "Скотия", "Глейнмор" и другие, которые быстро на Енисее переходили в "Дедушку", "Москву", "Св.

по словам Яворского, это проделывали частенько у деревень, крепко насолившим кому-нибудь на пароход. Затем "добычу" сма-



Купленные в Германии пароходы на Енисее

тывали и реализовывали рыбакам в другом селении. А так как самолёвы были официально запрещены, то и жалоб на "озорство пароходчиков" не поступало.

То обстоятельство, что осуществление мероприятий по исследованию дна Енисея в основных фарватерах движения проводи-

лось медленно или не проводилось вообще, о чём мы упоминали выше, вело к многочисленным авариям. Примером может служить пароход знаменитого английского исследователя Дж. Виггинса "Темза", севшего ниже по Енисею на мель. Пароход только тогда удалось снять с мели, когда команда была вынуждена сбросить часть графита за борт. Графит этот, стоит заметить, Виггинс получил в качестве премии за открытие пути в Енисей. Снявшись с мели, Виггинс продолжил плавание, но, пройдя 20 вёрст, наскочил на другую - напротив деревни Игарки. После всех испытаний, Виггинсу пришлось продавать пароход. Как сообщает "Летопись" А.И. Кытманова: "На торги были приглашены енисейские купцы. Торг начался с 6000 рублей". В итоге пароход был приобретен представителями Енисейского пароходства Баландиным, Кытмановыми и вошедшим в компанию купцом Матониным. Правда, "Темзе" не посчастливилось послужить на благо компании, и по пути в Енисейск была брошена у станка Горошинского, где, по словам летописца Кытманова, "Нанесённые Енисеем ил и пески погребли её навсегда". Не менее показательным случаем с пароходом Енисейской компании "Феникс", гибель которого в 1892 году по легенде была предсказана остяцким шаманом. Корабль принадлежал А.И. Кытма-

нову, который вопреки ходившим по городу слухам о шаманском проклятии, в мистику не верил, а делал вполне естественные выводы о необходимости детального исследования речного дна в основной зоне судоходства.

Кроме проблемы исследования дна по маршрутам

движения судов, не менее остро обозначилась потребность в реконструкции береговой линии Енисейска под портовые сооружения и пристань. Приобретение частными лицами пароходов, не входящих в состав Енисейской компании, породили конкуренцию не только в вопросах борьбы за право перевоза и клиентуру, но и за место причала парохода. В последующем, самые лучшие места причала скупались состоятельными людьми на специальных аукционах, доходы с которых поступали в местный бюджет. Имели место случаи и нелегального захвата таких участков. Примером может служить скандал с пароходовладельцем Гадаловым, который получил в 1900 году продолжение в виде судебного разбирательства. После этого случая, Как повествует М.П. Миндаровский: "Городское управление разбило всю прибрежную линию от Каштака до востротинского взвоза на участки и стало официально их продавать с торгов желающим". По свидетельству того же Миндаровского: "Главным конкурентом на пристани пароходчикам был начальник по обследованию реки Ангары инженер Чернцов, в распоряжении которого были три парохода, он всегда и набивал цены на участки, назначая за каждый 400-600 рублей".

В 1897 году на смену Енисейской пароходной компании приходит другая организация схожего типа: "Товарищество Енисей". А.И. Кытманов в работе "Рыболовство на реке Енисей" отмечал, что в 1898 году этим товариществом было вывезено рыбы солёной более 8000 пудов.

Усилившаяся конкуренция со стороны частных пароходовладельцев, застав-

ляла участников Енисейской пароходной компании искать иные решения в сложившейся ситуации. Увеличение тоннажа грузоперевозок решено было произвести не за счёт постройки или приобретения новых пароходов, а строительства более дешёвых барж и плотов. С этой целью участник товарищества, он же гласный городской Думы, А.И. Кытманов вносит на обсуждение вопрос о строительстве пристани и разрешении закладки барж напротив города, что тогда было запрещено решением Министерством Путей сообщения. Вот выдержка из протокола заседания думы по этому вопросу: "1903 года июня 9 дня.

Енисейская городская Дума под председательством городского головы А. Терентьева выставила на рассмот-



АВТОР ЮРИЙ РОМАШКОВ

рение заявление гласного Александра Игнатъевича Кытманова об строительстве на Енисее общественной пристани или разрешения для нуждающихся, которое ранее было представлено перед Министерством Путей сообщения в ходатайстве о развитии сплавного хлеба. Для этого поступило предложение разрешить высушивать на берегу свои баржи, торговать на пристани хлебом, как это практиковалось ранее.

Определено: предоставить разрешение строительства на берегу реки Енисея напротив города плоты".

Далее в документе ясно излагалось постановление, разрешающее городу взимать плату и этих операций.

Енисейские власти и до этого пытались организовать подобные мероприятия с целью пополнения городской казны, но вышедшее в 1902 году постановление от Инспекции речного судоходства наложило запрет на подобные операции. Но, не смотря на это, они продолжались, что вызвало к жизни последующее обращение Инспекции в Енисейскую Городскую Управу: "20 дня 1904 года.

До сих пор ни прекращение этих сборов, ни соглашения о пристанях не последовало. Между тем, недоразумения, вызываемые таким положением дела, продолжают и служат причиной многих затруднений судоходства. В виду этого, я нахожу себя вынужденным ещё раз повторить Управе свои просьбы о прекращении сборов за причал и о соглашениях со мной относительно распределения городского побережья на платные и бесплатные участки..."

История получила своё развитие, когда Управа обратилась с ходатайством в Правительственный Сенат и получила ответ:

"От 20 июля 1904 года.

Правительствующим Сенатом разъяснено, что:

Город имеет право извлекать доход из тех лишь городских пристаней, относительно которых за обеспечением общих нужд судоходства, согласно требованиям Устава Путей Сообщения. (...) Устройство пристаней в надлежащем числе и надлежащих размеров обязанность городов по удовлетворению потребностей пароходства должна считаться исполненной. На самих пристанях уже допускается за пользование постоянными строениями для хранения и продажи товаров, взимать плату по соглашению с судопромышленниками".

Окончание следует
 Научный сотрудник
 фондов ЕКМ
 РОМАШКОВ Ю.В.