

*ГАЙДИН Сергей Тихонович, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории и политологии юридического института Красноярского государственного аграрного университета. Автор 80 научных публикаций, в т. ч. трех монографий, 10 учебных пособий**

*БУРМАКИНА Галина Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры психологии, педагогики и экологии человека института международного менеджмента и образования Красноярского государственного аграрного университета. Автор 35 научных публикаций, в т. ч. двух монографий, 4 учебных пособий***

ВЛИЯНИЕ ПАРОХОДСТВА НА РАЗВИТИЕ РЫБОЛОВНОГО И ОХОТНИЧЬЕГО ПРОМЫСЛОВ В ЕНИСЕЙСКОЙ ГУБЕРНИИ (1863–1917 годы)

В статье исследуются причины использования пароходов в низовьях Енисея, их влияние на становление рыбной промышленности и развитие охотничьего промысла, способы решения проблем, обусловленных применением паровых судов при эксплуатации ресурсов дикой природы. Хронологические рамки исследования охватывают досоветский период, начиная с 1863 года, когда рыбопромышленники начали использовать пароходы для промысловой деятельности. В исследовании использованы архивные материалы, работы специалистов, которые занимались изучением состояния рыбных ресурсов и рыбной промышленности, а также материалы Памятных книжек Енисейской губернии. Отмечается, что строительство пароходов в городе Енисейске в 60-е годы XIX века было обусловлено стремлением предпринимателей умножить прибыль за счет увеличения вылова рыбы в низовьях Енисея и сокращения времени ее доставки против течения реки. Использование пароходов, дававших их владельцам конкурентные преимущества, способствовало развитию частной инициативы и открытию Срочного казенного пароходства по Енисею, увеличению вылова рыбы и добычи пушнины, формированию в низовьях Енисея рыбной промышленности, основанной на рыночных отношениях. Применение пароходов подтолкнуло рыбопромышленников к внедрению эффективных средств лова, повышению качества засолки рыбы, созданию рефрижераторного флота. Рыбопромышленники ориентировались на получение прибыли, а губернская администрация, заинтересованная в увеличении налоговых поступлений от рыбной промышленности и охотничьего промысла, помогала им создавать условия для развития их предпринимательской деятельности. Государственные органы организовали поиск каменного угля для пароходов, обеспечили проводку судов через пороги, открыли школу по подготовке специалистов рыбного промысла, начали разработку правил использования рыболовных участков и регулирования охотничьего промысла. Такую совместную деятельность владельцев пароходов и государственных органов можно квалифицировать как эффективное частно-государственное партнерство в сфере использования ресурсов дикой природы Енисейского Севера.

Ключевые слова: Енисейская губерния, Енисейский округ, Туруханский край, строительство пароходов, рыбная промышленность, охотничий промысел, скупка и продажа рыбы, скупка пушнины и мамонтовой кости.

*Адрес: 660049, г. Красноярск, просп. Мира, д. 90; e-mail: gaydinsergey@rambler.ru

**Адрес: 660049, г. Красноярск, просп. Мира, д. 90; e-mail: burmakinagalina@rambler.ru

Отказ от советской модели эксплуатации ресурсов дикой природы в районах Крайнего Севера, с опорой на государственные и кооперативные промысловые хозяйства комплексного типа, после распада СССР обусловил необходимость создания модели, основанной на рыночных отношениях. Как показала практика постсоветского периода, этот переход представляет собой сложный, противоречивый и болезненный процесс. Определенный интерес для его понимания и регулирования может представлять опыт, накопленный в Енисейской губернии в досоветский период.

Первый губернатор созданной в 1822 году Енисейской губернии А.П. Степанов, давая характеристику хозяйственной деятельности населения, писал, что на всей территории губернии население ловит рыбу для собственных нужд. Выловом рыбы на продажу занималось коренное и русское население в низовьях Енисея, откуда купцы-рыболовники вывозили ценные породы рыб в соленом и вяленом виде в Енисейск, Красноярск и Канск, причем основной объем выловленной рыбы поставлялся в Енисейск [1, с. 105].

Нижней точкой в изучении избранной нами проблемы является 1863 год, когда созданные купцами пароходные компании стали осуществлять в низовьях Енисея организационно-производственную деятельность по вылову, засолке и вывозу рыбы, торгово-закупочную деятельность по реализации коренному и русскому населению товаров и продуктов и деятельность по скупке у него рыбы, пушнины и мамонтовой кости. Это не только обеспечило им конкурентные преимущества по сравнению с предпринимателями, использовавшими парусно-гребные суда, но и вызвало множество проблем, которые требовали своего решения.

Целью данной статьи является определение влияния использования пароходов на эксплуатацию ресурсов дикой природы в низовьях Енисея и способов решения возникающих в связи с этим проблем.

Некоторые аспекты исследуемой проблемы были рассмотрены в работах Е.В. Комлевой [2],

Г.Ф. Быкони, А.И. Погребняка [3], И.О. Туман-Никифоровой [4], изучавших историю купечества Енисейской губернии. История становления и развития рыбной промышленности в Енисейской губернии была проанализирована в монографии С.Т. Гайдина и Г.А. Бурмакиной [5].

Проблема влияния пароходов на развитие рыболовного и охотничьего промысла, имеющая самостоятельное научное значение, в исторической науке пока не изучалась. Поэтому в основу нашего исследования положены опубликованные работы губернских чиновников, рыбопромышленников, краеведов, живших в изучаемый нами период, а также материалы Памятных книжек Енисейской губернии за период с 1863 года по 1909 год включительно. Последние содержат уникальный материал по исследуемой проблеме, т. к. являются официальным изданием губернской администрации: они издавались на периодической основе, отражали хронику важнейших событий в жизни губернии и статистические данные, представленные Енисейским губернским статистическим комитетом, управлением земледелия и государственных имуществ.

По нашему мнению, в существующих исторических исследованиях недостаточно использованы материалы изданной в 1865 году и удостоенной Малой золотой медали Русского Императорского географического общества книги врача Енисейского округа М.Ф. Кривошапкина «Енисейский округ и его жизнь». Он впервые обратил внимание на прямую зависимость вылова и вывоза рыбы от количества и грузоподъемности судов, используемых при ее перевозке. Данные, приведенные в его книге, заслуживают высокого доверия, т. к. автор многократно выезжал на северные промыслы, проверял санитарное состояние засолочных пунктов, участвовал в приемке доставленной в Енисейск рыбы, знал енисейских купцов, занимался изучением истории рыбного промысла и имел доступ к городским архивам.

По его данным, в 30-е годы XIX века по Енисею за Туруханск ежегодно ходило до 10 парусно-гребных судов и около 15 лодок.

Несмотря на то, что снаряжение крупного судна с экипажем обходилось до 1500 р. ассигнациями, енисейские торговые экспедиции приносили купцам прибыль. В низовья Енисея они возили нанятых ими засольщиков, соль и бочки для засолки рыбы, а также ткани, чай, табак, оружейные припасы и другие, необходимые коренному и русскому населению товары. Обратное они везли рыбу, купленную на вырученные от продажи продуктов и товаров деньги. Прибыль купцов складывалась из разницы цен покупки рыбы на промыслах и ее продажи оптовым или индивидуальным покупателям. По утверждению М.Ф. Кривошапкина, осетров в Енисейске они продавали в 3 раза дороже, чем покупали на промыслах, а муксунов, которые лучше хранились и пользовались большим спросом, продавали дороже даже в 6-10 раз (подсчитано по: [6, с. 155]).

По весьма приблизительным данным, за 1846–1850 годы из Туруханского края купцами было вывезено около 45 тыс. пудов красной, 10 тыс. пудов белой рыбы, 1,2 тыс. пудов сельди, 60 пудов сельди в копченом виде и от 100 до 200 пудов рыбного клея, который затем сбывался на Ирбитской ярмарке [6, с. 160]. Более точных данных нет, т. к. общий вес крупных партий доставляемой рыбы определялся «на глаз», без использования весов.

Предприниматели-судовладельцы занимались также скупкой цветной пушнины. Те из них, кто осмеливался добираться до Дудинки, занимались скупкой высоко ценившихся на пушном рынке шкурок песцов и мамонтовой кости. В отличие от Якутии, где снаряжались целые экспедиции и вывозилось около 1500 пудов бивней в год, здесь специального поиска не велось. Но коренные жители тундры ежегодно находили от 100 до 200 пудов бивней мамонтов, вывозимых на оленях к Енисею и продаваемых купцам по цене 12 р. серебром за пуд [6, с. 25].

Данные, приведенные М.Ф. Кривошапкиным, позволяют сделать вывод, что вылов и вывоз рыбы, пушнины, мамонтовой кости с Енисейского Севера сдерживался тем ограниченным количеством судов и лодок, использование

которых окупалось за счет доставки продуктов и товаров немногочисленному северному населению и вывоза рыбы. Купцы в большинстве своем старались не уходить далеко на север, т. к. проводка груженных судов против сильного течения реки на веслах либо бечевой обходилась довольно дорого и сопровождалась снижением прибыли.

Создание на севере Енисейской губернии в 30–50-е годы XIX века золотых приисков с большими контингентами рабочей силы побудило предпринимателей увеличивать вывоз рыбы и выйти к концу указанного периода на доставку потребителям примерно 14 тыс. пудов рыбы в год [7, с. 116].

Но на рубеже 50–60-х годов за Туруханск стали ходить только 2 больших судна и 5 лодок, т. е. количество используемых судов сократилось в 5 раз, а лодок – в 3 раза. Объем добычи и реализации рыбы упал настолько, что в предпринимательских кругах стали говорить о кризисе рыбной отрасли. М.Ф. Кривошапкин сделал попытку разобраться в причинах складывания кризисных явлений в заготовке рыбы и рыбной торговле. С его аргументами можно соглашаться или не соглашаться, но они представляют интерес для понимания сложившейся ситуации.

Во-первых, к числу важнейших причин кризиса он отнес снижение спроса на привозную рыбу как на приисках, так и в Енисейске, т. к. из-за длительной доставки против течения в теплое время года она почти утрачивала потребительские качества ко времени продажи. В случае когда суда с грузом затирало льдом, рыба после неоднократного промерзания и оттаивания становилась малопривлекательной для питания, ее потребление вызывало болезни желудочно-кишечного тракта и потерю трудоспособности, что было особенно недопустимо для рабочих приисков в условиях очень короткого промыслового сезона. После того как в Енисейск и на прииски начали завозить продукты с ярмарок, жители города и приисковые рабочие значительно снизили потребление некачественной рыбы.

Во-вторых, к началу 60-х годов из-за гибели от эпидемических заболеваний многочисленного коренного населения в низовьях Енисея купцы потеряли рынок сбыта продуктов и товаров и вынуждены были сократить количество судов, отправляемых на север. Из-за нехватки у них финансовых средств и сокращения численности рыбаков из местного населения, соответственно, сократился вылов и вывоз рыбы в Енисейск.

В-третьих, рынок сбыта рыбы у енисейских рыботорговцев активно пытались перехватить предприниматели из Томска, которые с наступлением холодов начинали завозить большое количество мороженой рыбы с рек Оби и Томи, имевших более высокую рыбопродуктивность по сравнению с холодным Енисеем.

И, наконец, снаряжение судна в эти годы стало стоить почти в 4 раза дороже по сравнению с временами тридцатилетней давности. Затраты на снаряжение увеличились с 1500 до 6000 р. Теперь купцы вывозили водным путем менее 13 тыс. пудов красной и до 4 тыс. штук белой рыбы в год, примерно 30 пудов икры осетровой и почти 50 пудов рыбьего клея [6, с. 156]. Прибыльность торговых операций резко упала.

В результате сложилась значительная диспропорция между потенциальным спросом на качественную северную рыбу и ее предложением из-за падения прибыли купцов до уровня утраты смысла заниматься рыботорговлей. М.Ф. Кривошапкин считал, что выйти из этого кризиса можно было лишь за счет использования пароходов [6, с. 158]. Он отмечал, что енисейские купцы-рыбопромышленники начинали думать о строительстве паровых судов [6, с. 360]. Нам интересны его размышления тем, что они, вероятно, совпадали с логикой размышлений енисейских купцов, мечтавших вернуть и приумножить утраченные доходы.

В этих условиях логичными были действия енисейских купцов Алексея Баландина, Алексея и Сергея Калашниковых, Александра и Игнатия Кытмановых, Алексея и Ефима Грязновых, которые в 1861 году учредили Компанию

Енисейского пароходства. Она была создана для доставки на север засольщиков, тары, соли, продуктов, товаров, припасов и вывоза оттуда рыбы, икры, рыбьего клея, звериных и лебяжьих шкур, мамонтовой кости и графита. Для этого в Енисейске купцы начали строить пароход «Енисей» мощностью 60 лошадиных сил. Их примеру последовали купцы Ефимов и Сизов, заложившие пароход «Опыт» мощностью 20 лошадиных сил. Эксплуатация обоих пароходов была начата в навигацию 1863 года [8, с. 162]. Строительству первых пароходов в Енисейске способствовала высокая концентрация в нем мастеров по строительству крупных немеханических судов. Строительством парохода «Енисей» руководил бывший крепостной крестьянин, механик-самоучка Худяков. В имеющихся источниках не указано его имя. Паровую машину для парохода на лошадях доставили из Перми. Сведений о мастерах, строивших «Опыт», нами не обнаружено.

Комплексный подход, соединявший торговую и производственную деятельность на базе использования паровых судов, помог предпринимателям обеспечить получение устойчивой прибыли. Уже во время пробных рейсов их корабли смогли дойти до районов с выжившим во время эпидемии коренным населением, были организованы вылов и засолка рыбы, предприниматели смогли рассчитаться с рыбаками завезенными продуктами, товарами и припасами и быстрее, чем прежде, доставить заготовленную рыбу потребителям. Это положило начало развитию в низовьях Енисея рыбной промышленности на основе рыночных отношений.

Как свидетельствует опубликованный отчет Компании Енисейского пароходства за 1864 год, за 2 рейса парохода «Енисей» с низовьев реки было вывезено 3228 штук чира, 71 389 штук муксуна и нельмы, 2654 пуда осетрины, 150 пудов соленой сельди, 160 пудов копченой сельди, 62 пуда черной и красной икры, 43 пуда рыбьего жира, 27 пудов рыбного клея и около 2,5 пудов вязиги [9, с. 89].

Наряду с закупками рыбы и рыбной продукции компания за эти 2 рейса вывезла 47 колонковых,

ИСТОРИЯ

55 соболиных, 75 волчьих, 117 лебяжьих, 172 лисьих, 421 горностаевых, 9255 песцовых, более 41 тыс. беличьих шкурок, а также большое количество разных видов оленьих шкур и изделий из них [9, с. 88].

Пароходные компании получили очевидное конкурентное преимущество за счет охвата торгово-закупочной деятельностью тех районов, которые были недостижимы для владельцев гребных судов. Они сумели перехватить инициативу в закупке рыбы, пушнины и меховых изделий, что стимулировало рост добычи пушных зверей и заготовки рыбы на отдаленных, не доступных ранее территориях. Раздавая продукты и товары местному населению под будущий улов, они обеспечивали себя рабочей силой на длительную перспективу. Быстрая доставка рыбы, сохранявшей хорошие потребительские качества, позволила увеличить ее продажу жителям города и работникам золотых приисков.

Успешный эксперимент владельцев первых пароходов побудил других предпринимателей строить новые пароходы и расширять зону их действия в низовьях Енисея. В 70–80-е годы XIX века туда стали ходить 4 частных парохода, а в конце 80-х годов их количество выросло до 6. Пароход «Енисей» принадлежал Компании Енисейского пароходства и торговли, «Москва» – красноярскому купцу Н.Г. Гадалову, «Николай» – енисейскому купцу А.И. Кытманову, «Александр» – енисейскому купцу А.А. Баландину, «Анна» – енисейскому мещанину М.И. Буданцову. Самым мощным пароходом, работавшим в низовьях Енисея, был купленный в Англии пароход «Феникс» мощностью 80 лошадиных сил [10, с. 233].

Использование пароходов способствовало увеличению вылова рыбы, добычи пушных зверей и копытных животных в низовьях Енисея. По данным туруханского отдельного пристава, жители Туруханского края в 1884 году продали

скупщикам более 17,5 тыс. пудов красной и белой рыбы. А в 1888 году они увеличили продажу рыбы до почти 40 тыс. пудов¹. Таким образом, за прошедшие 4 года объем продаж увеличился в 2,3 раза. Эти данные нельзя считать строго достоверными, тем не менее они подтверждают сложившуюся тенденцию и дают информацию о масштабах роста. Данные о добыче пушнины также свидетельствуют об активизации пушного промысла. Если в 1884 году на территории Туруханского края было добыто более 14,5 тыс. шкур пушных зверей и копытных животных, то в 1888 году их добыча выросла до 25 тыс. шкур². Это были тоже весьма приблизительные данные, но тенденция к росту добычи пушнины была очевидной и основная часть купленной пушнины вывозилась на пароходах.

Таким образом, развитие частного пароходства позволило значительно увеличить добычу и вывоз северной рыбы. Если в начале 60-х годов XIX века на пароходах вывозилось примерно 14 тыс. пудов рыбы, в начале 70-х – 28 тыс. пудов, то к концу 90-х вывоз превысил 49 тыс. пудов, причем объем вывоза рыбы на пароходах колебался от 80 до 90 % от общего объема вывоза. Помимо этого, на гребных судах и лодках в конце 90-х годов с колебаниями по годам вывозилось еще от 2 до 8 тыс. пудов рыбы (подсчитано по: [14, с. 181–182; 15, с. 43]). Купец-рыбопромышленник А.И. Кытманов утверждал, что в зимнее время гужевым транспортом в Енисейск доставлялось еще от 4 до 5 тыс. пудов свежей рыбы [13, с. 8].

Растущая в связи с использованием пароходов конкуренция предпринимателей заставляла их продвигаться по Енисею дальше на север Туруханского края, имевшего протяженность около 2000 верст, осваивать новые рыболовные угодья, вовлекать в промысел и первичную обработку рыбы коренное и русское население, налаживать вылов рыбы на круглогодичной основе. Вместе с тем развитие рыболовства с использованием

¹ГАКК (Гос. арх. Краснояр. края). Ф. 31 (Фонд Енисейского губернского статистического комитета). Оп. 1. Д. 57. Л. 447; Д. 115. Л. 332.

²Там же. Д. 57. Л. 448; Д. 115. Л. 332.

пароходов в низовьях Енисея требовало решения многих проблем.

Если первые пароходы доходили только до устья р. Курейки, то затем они стали ходить до островов Бреховского архипелага, расположенных в дельте Енисея. В дальнейшем пароходным сообщением был освоен участок до устья р. Гольчихи, от которого пароходы стали ходить до Енисейского залива [13, с. 20]. Следующим шагом в развитии пароходного сообщения могло бы стать продолжение рейсов к Карскому морю, что позволило бы предпринимателям начать освоение запасов морских рыб и животных.

Нужно было решить вопрос с топливом для пароходов на участке реки в зоне тундры. Плавание здесь осложнялось необходимостью либо заранее завозить дрова из таежной зоны, что было дорого, либо везти их с собой в ущерб перевозке необходимых для продажи вылова и транспортировки рыбы грузов. Решению этого вопроса способствовала отправка Морским министерством в навигацию 1894 и 1895 года гидрографической экспедиции для изучения устьев рек Енисея, Оби и части Карского моря. Одной из ее задач было выявление месторождений каменного угля для пароходных топков. Подходящий по качеству уголь был найден неподалеку от р. Курейки, и руководство экспедиции успешно использовало 22 тыс. пудов этого угля для своих пароходов «Лейтенант Скуратов» и «Лейтенант Овцын» [16, с. 266–267]. При увеличении количества пароходов на тундровом участке Енисея использование курейского угля могло стать оправданным.

Для обеспечения сохранности рыбы при вывозе с дальних промыслов нужно было повысить качество ее засолки. Местная выварная соль из Канского и Минусинского округов содержала множество примесей и считалась «слабой» для засолки, поэтому сразу после начала эксплуатации на Енисее пароходов томский купец Тюфин отреагировал на возникший спрос и завез в навигацию 1864 года по р. Чулым в Ачинск на пароходе «Сибиряк» более дорогую, но качественную соль-леянку с месторождений Западной Сибири. На следующий

год соль в Ачинск была доставлена на пароходе и двух буксируемых им баржах [9, с. 90–91]. В конце 80-х годов соль из Западной Сибири наряду с другими товарами возили 7 пароходов тобольских купцов Корнилова, Плотникова и екатеринбургского купца Функса [10, с. 232]. В последние годы XIX века владельцы пароходов «Енисей» и «Николай», по утверждению рыбопромышленника А.И. Кытманова, для засолки рыбы использовали только привозную соль-леянку [13, с. 37]. Это стало конкретным проявлением рыночного регулирования торгово-экономических отношений в регионе.

Но если доставка заготовленной рыбы в Енисейск в основном обеспечивалась пароходами, то ее доставка из Енисейска потребителям на территории губернии производилась преимущественно гужевым транспортом по зимнему пути. Мощностей тогдашних пароходов не хватало для преодоления против течения Казачинского порога, «разрывавшего» судоходство по Енисею на изолированные участки. Для решения этой проблемы в 1903 году губернской администрации пришлось разместить на пороге туер «Св. Иннокентий», который бесплатно проводил суда против течения. Благодаря использованию туера пароходы «Россия», «Граф Игнатьев», «Усердный» стали ходить от Енисейска до Красноярска, а пароход «Св. Николай» – до Минусинска, расположенного в южной части губернии. Вскоре к нему добавились пароходы «Сибиряк», «Сокол» и «Дедушка» купца Н.Н. Гадалова [11, с. 69]. Из Енисейска помимо других грузов пароходы забирали рыбу, пушнину и кедровый орех [10, с. 162]. Это бесспорно способствовало развитию рыбного, охотничьего промыслов и сбора дикоросов.

Для активизации пассажирских и транспортных перевозок по Енисею государство, отвечая на запросы предпринимателей и населения, в 1906 году организовало Срочное казенное пароходство по р. Енисей, которое стало отправлять в низовья Енисея пароходы «Енисейск» и «Туруханск» [12, с. 74–75]. В отличие от частных казенные пароходы ходили по установленному заранее расписанию, доходили до Енисейского

залива, не занимаясь по пути скупкой рыбы. Перевозка рыбаков и грузов на них обходилась дешевле, чем на пароходах частных судовладельцев, что упростило доступ мелких предпринимателей к вылову рыбы и позволило значительно увеличить объем ее вывоза и продажи.

Если, по данным специалистов рыбного промысла В. Исаченко и С. Лаврова, в период с 1902 года по 1906 год с низовьев Енисея летом вывозилось около 84 тыс. пудов рыбы, то в 1907 году, на второй год работы казенного пароходства, вывоз рыбы превысил 127 тыс. пудов [15, с. 46]. В навигацию 1907 года в Красноярск было доставлено 75 тыс. пудов соленой рыбы, 30 тыс. пудов кедровых орехов и 5 тыс. пудов пушнины [12, с. 75–76]. Мы не имеем возможности определить все территории, с которых в Красноярск доставлялись рыба и пушнина, но, судя по публикациям того периода, можно предположить, что большая их часть была вывезена с Енисейского Севера.

Увеличение спроса на северную рыбу и технических возможностей ее вывоза повлекло за собой необходимость использования на промыслах более эффективных, чем прежде, орудий лова, в частности неводов длиной в 150–200 маховых сажен. В 1907 году рыбаки на участке Енисея от Туруханска до Гольчихи выставляли уже 750 таких неводов [15, с. 46]. Если исходить из того, что каждый такой невод обслуживали от 4 до 5 чел., то простейшие подсчеты показывают, что выловом рыбы на этом участке занимались от 3000 до 3750 чел. Для ловли осетров и стерляди рыбаки использовали самоловы длиной 90 маховых сажен с тремя сотнями крючков [13, с. 5].

Появление длинных неводов, к сожалению, подтолкнуло жителей Енисейского Севера к их применению в зимний период для охоты на песцов. Во время сезонной миграции по льду Енисея дорогу песцам перегораживали сшитыми вместе неводами, в которых прорезали отверстия для их прохода. Охотники ночью

дежурили у проходов и убивали палками зверей, пытавшихся преодолеть преграду. Этот варварский способ охоты, сопоставимый с истреблением, позволил значительно увеличить заготовку песцовых шкур. Его распространение и неконтролируемое увеличение добычи пушных зверей на севере потребовали безотлагательной разработки правил, регламентирующих охотничий промысел в губернии.

Наращение объемов вывоза соленой и вяленой северной рыбы заставляло предпринимателей думать о ее доставке с промыслов в мороженом виде. Для реализации этой идеи купцы-рыбопромышленники А.А. Баландин, А.И. Кытманов с компаньонами организовали товарищество «Рефрижератор». В 1904 году государственные органы разрешили товариществу закупку за границей морозильного оборудования для строящегося по специальному проекту парохода³.

Но основная масса потребителей предпочитала покупку традиционной для сибирского стола соленой рыбы, что требовало подготовки большого количества квалифицированных засольщиков для работы на промыслах. Расчет на их завоз с промыслов Волги и Каспийского моря не оправдался. Тем более что проблема засолки рыбы обострилась, после того как губернская администрация в рамках борьбы с распространением холеры в конце XIX века ужесточила требования к качеству рыбы. Управление земледелия и государственных имуществ Енисейской губернии многие годы пыталось на правительственном уровне доказывать необходимость организации на Енисейском Севере специальной Рыбной школы для подготовки засольщиков и других специалистов рыбного промысла из местных жителей. После многочисленных обсуждений и согласований положительное решение было принято уже в годы Первой мировой войны, и открытие школы было назначено на октябрь 1916 года⁴.

³ГАКК. Ф. 401 (Фонд Управления земледелия и государственных имуществ). Оп. 1. Д. 160. Л. 8.

⁴Там же. Д. 244. Л. 68.

Многочисленные конфликты рыбопромышленников и рыбаков, вызванные высокой конкуренцией за право пользования рыболовными участками и сопровождавшиеся их захватом, сгоном коренного населения с традиционных рыболовных угодий, потребовали от губернской администрации безотлагательной разработки правил пользования рыболовными участками и создания механизмов контроля за их соблюдением.

Появление пароходов на Енисейском Севере было обусловлено заинтересованностью предпринимателей-рыбопромышленников в получении прибыли за счет увеличения вылова рыбы и доставки ее потребителям против течения Енисея в пригодном для употребления в пищу состоянии. Выгодность использования пароходов для этого вызвала развитие частного, а затем и казенного пароходства, что в свою очередь привело к вовлечению в вылов рыбы и добычу пушнины приполярных территорий и их коренного и русского населения. Созданные для работы в низовьях Енисея пароходные компании использовали комплексный подход к организации своей производственно-торговой деятельности по использованию ресурсов дикой природы.

В результате здесь сформировалась рыбная промышленность и активизировался охотничий промысел.

Использование пароходов для увеличения вылова и вывоза рыбы с промыслов заставило предпринимателей-рыбопромышленников решать проблемы использования на промысле более эффективных орудий лова, доставки качественной соли из Западной Сибири для улучшения засолки рыбы, создания рефрижераторного флота для ее доставки потребителям в теплое время года. Государство, заинтересованное в развитии рыболовного и охотничьего промыслов, организовало поиск каменного угля для пароходных топок, установило туер для проводки судов через пороги против течения реки, открыло школу по подготовке специалистов рыбного промысла, вместе с предпринимателями начало разработку правил использования рыболовных участков и регулирования охотничьего промысла. Все это позволяет сделать вывод о том, что решение всего комплекса проблем, связанных с использованием пароходов, осуществлялось на основе частной инициативы и частно-государственного партнерства.

Список литературы

1. *Степанов А.П.* Енисейская губерния. Красноярск, 1996. 223 с.
2. *Комлева Е.В.* Енисейское купечество в последней четверти XVIII – первой половине XIX в. М., 2006. 384 с.
3. *Быконя Г.Ф., Комлева Е.В., Погребняк А.И.* Енисейское купечество в лицах (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 2012. 316 с.
4. *Туман-Никифорова И.О.* Гильдейское купечество Енисейской губернии (60-е гг. XIX – начало XX века). Красноярск, 2003. 182 с.
5. *Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А.* История охотничьего и рыбного хозяйства Приенисейского региона. Красноярск, 2015. 370 с.
6. *Кривошапкин М.Ф.* Енисейский округ и его жизнь. СПб., 1865. Т. 1–2. 378 с.
7. Сельское и лесное хозяйство Красноярского округа: сб. ст. / под ред. И.С. Дмитриева, В.П. Косованова. Красноярск, 1927. 136 с.
8. Памятная книжка Енисейской губернии на 1863 год. СПб., 1863. 350 с.
9. Вторая памятная книжка Енисейской губернии на 1865 и 1866 годы. СПб., 1865. 345 с.
10. Памятная книжка Енисейской губернии на 1890 год с адрес-календарем. Красноярск, 1889. 395 с.
11. Памятная книжка Енисейской губернии на 1903 год. Красноярск, 1903. 214 с.
12. Памятная книжка Енисейской губернии на 1909 год. Красноярск, 1909. 391 с.
13. *Кытманов А.И.* О рыболовстве по р. Енисею: (от Енисейска до Гольчихи) // Красноярск: Отдельный оттиск из журнала «Русское судоходство». Красноярск, 1898. 49 с.

ИСТОРИЯ

14. Латкин Н.В. Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее. СПб., 1892. 468 с.
15. Материалы по исследованию Енисея в рыбопромысловом отношении. Вып. I. Предварительный отчет по исследованиям 1908 года (Низовья р. Енисея и Енисейский залив) / сост. В. Исаченко, С. Лавров. Красноярск, 1908. 64 с.
16. Работы особой гидрографической экспедиции для изучения устьев Енисея и Оби и части Карского моря в 1895 году // Памятная книжка Енисейской губернии с адрес-календарем, составленная на 1 января 1896 г. Красноярск, 1896. 418 с.
17. О водных сообщениях в Енисейской губернии в 1904–1905 гг. // Памятная книжка Енисейской губернии на 1907 год. Красноярск, 1907. 342 с.

References

1. Stepanov A.P. *Eniseyskaya guberniya* [The Yenisei Province]. Krasnoyarsk, 1996. 223 p.
2. Komleva E.V. *Eniseyskoe kupechestvo v posledney chetverti XVIII – pervoy polovine XIX v.* [Yenisei Merchants in the Last Quarter of the 18th – First Half of the 19th Centuries]. Moscow, 2006. 384 p.
3. Bykonya G.F., Komleva E.V., Pogrebnyak A.I. *Eniseyskoe kupechestvo v litsakh (XVIII – nachalo XX v.)* [Yenisei Merchants in Person (the 18th – Early 20th Centuries)]. Novosibirsk, 2012. 316 p.
4. Tuman-Nikiforova I.O. *Gil'deyskoe kupechestvo Eniseyskoy gubernii (60-e gg. XIX – nachalo XX veka)* [The Merchant Guild of the Yenisei Province (from the 1860s to the Early 20th Century)]. Krasnoyarsk, 2003. 182 p.
5. Gaydin S.T., Burmakina G.A. *Istoriya okhotnich'ego i rybnogo khozyaystva Prieniseyskogo regiona* [The History of Fish and Game in the Yenisei Region]. Krasnoyarsk, 2015. 370 p.
6. Krivoshapkin M.F. *Eniseyskiy okrug i ego zhizn'* [The Yenisei District and Its Life]. St. Petersburg, 1865. Vol. 1–2. 378 p.
7. *Sel'skoe i lesnoe khozyaystvo Krasnoyarskogo okruga: sb. st.* [Agriculture and Forestry of the Krasnoyarsk District: Collected Papers]. Ed. by I.S. Dmitriev, V.P. Kosovanov. Krasnoyarsk, 1927. 136 p.
8. *Pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii na 1863 god* [The Memorial Book of the Yenisei Province for 1863]. St. Petersburg, 1863. 350 p.
9. *Vtoraya pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii na 1865 i 1866 gody* [The Second Memorial Book of the Yenisei Province for 1865 and 1866]. St. Petersburg, 1865. 345 p.
10. *Pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii na 1890 god s adres-kalendarem* [The Memorial Book of the Yenisei Province for 1890 with a Directory]. Krasnoyarsk, 1889. 395 p.
11. *Pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii na 1903 god* [The Memorial Book of the Yenisei Province for 1903]. Krasnoyarsk, 1903. 214 p.
12. *Pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii na 1909 god* [The Memorial Book of the Yenisei Province for 1909]. Krasnoyarsk, 1909. 391 p.
13. Kytmanov A.I. О рыболовстве по р. Енисею: (от Енисейска до Gol'chikhi) [On Fishing on the Yenisei River (from Yeniseisk to Golchikha)]. *Otdel'nyy ottisk iz zhurnala "Russkoe sudokhodstvo"* [An Offprint from the Journal *Russian Navigation*]. Krasnoyarsk, 1898. 49 p.
14. Latkin N.V. *Eniseyskaya guberniya, ee proshloe i nastoyashchee* [The Yenisei Province, Its Past and Present]. St. Petersburg, 1892. 468 p.
15. *Materialy po issledovaniyu Eniseya v rybopromyslovom otnoshenii. Вып. I. Predvaritel'nyy otchet po issledovaniyam 1908 goda (Nizov'ya r. Eniseya i Eniseyskiy zaliv)* [Materials on the Study of the Yenisei River in Terms of Fisheries. Vol. I. Preliminary Report on Research in 1908 (Lower Reaches of the Yenisei River and the Yenisei Gulf)]. Comp. by V. Isachenko, S. Lavrov. Krasnoyarsk, 1908. 64 p.
16. *Raboty osoboy gidrograficheskoy ekspeditsii dlya izucheniya ust'ev Eniseya i Obi i chasti Karskogo morya v 1895 godu* [Works of the Special Hydrographic Expedition Exploring the Mouth of the Yenisei and Ob Rivers and Part of the Kara Sea in 1895]. *Pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii s adres-kalendarem, sostavlennaya na 1 yanvarya 1896 g.* [The Memorial Book of the Yenisei Province with a Directory, Dated 1 January 1896]. Krasnoyarsk, 1896. 418 p.
17. О водных сообщениях в Енисейской губернии в 1904–1905 гг. [On Water Communications in the Yenisei Province in 1904–1905]. *Pamyatnaya knizhka Eniseyskoy gubernii na 1907 god* [The Memorial Book of the Yenisei Province for 1907]. Krasnoyarsk, 1907. 342 p.

doi: 10.17238/issn2227-6564.2016.3.14

Sergey T. Gaydin

Institute of Law, Krasnoyarsk State Agrarian University
90 prosp. Mira, Krasnoyarsk, 660049, Russian Federation;
e-mail: gaydinsergey@rambler.ru

Galina A. Burmakina

Institute of International Management and Education,
Krasnoyarsk State Agrarian University
90 prosp. Mira, Krasnoyarsk, 660049, Russian Federation;
e-mail: burmakinagalina@rambler.ru

THE INFLUENCE OF SHIPPING ON THE DEVELOPMENT OF FISHING AND HUNTING IN THE YENISEI PROVINCE (1863–1917)

The article examines the reasons of using steamers in the lower reaches of the Yenisei River, the influence of navigation on the development of fishing and hunting industries, and ways of solving problems caused by steam vessels while exploiting natural resources. The chronological framework of the research covers the pre-Soviet period, starting from 1863, when fishermen began using steamers for commercial purposes. The authors studied archival materials, papers of experts investigating the state of fish resources and fisheries, as well as Memorial Books of the Yenisei Province. It is emphasized here that shipbuilding in Yeniseysk in the 1860s was driven by the intention to maximize profits by increasing fish catch in the lower reaches of the Yenisei River and reducing the time of its delivery upstream. The use of steamers, giving their owners competitive advantage, contributed to the development of private and state-owned shipping companies and resulted in the formation of fishing industry based on market relations in the lower reaches of the Yenisei River. Fishermen focused on making a profit, while the provincial administration, interested in higher revenues from the fishing industry and hunting, created favourable conditions for their business. Moreover, the use of steamers encouraged fishermen to use more effective fishing gear, supply high-quality salt to improve fish salting, and organize refrigerated cargo fleet. Hence, in order to develop fishing and hunting, the public authorities organized coal exploration for steamship furnaces, built a chain tug to enable steamers to go upstream, opened a school to train fishery professionals and started formulating rules for the use of fishing areas and regulation of hunting. Such collaboration between steamship owners and public authorities can be described as an effective public-private partnership in the use of wildlife resources of the Yenisei area.

Keywords: *Yenisei province, Yenisei district, Turukhansk region, steamships, fish industry, hunting, purchase and sale of fish, purchase of furs, purchase of fossil ivory.*

Поступила: 22.12.2015