

JEL classification: N43, N73, Q25
УДК 626.71(571.53)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2026.27(2).239-265

А.А. Распопина

*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

Ликвидация казенного туерного пароходства (1899 г.): геологические ограничения и геополитический контекст ангарского эксперимента

Аннотация. Статья посвящена вопросам, связанным с расформированием в 1899 г. ангарского казенного пароходства, когда стало очевидно, что достичь запланированных глубин в фарватере на всем протяжении р. Ангары невозможно. Отмечается, что основной причиной неудач являлся не объем капитала, который готовы были потратить на улучшение судоходных условий сначала частные предприниматели, а затем и государство, а особенности геологического строения самой ангарской долины. Непреодолимыми препятствиями, о которые разбились все инженерно-технические решения стали многочисленные пороги, образованные в местах сужения ангарской долины, выходящими на поверхность прочнейшими диабазовыми трапшами. В статье предпринимается попытка соотнести настойчивое стремление государства в последней четверти XIX в. покорить Ангару, сделав ее судоходной и осуществив, таким образом, своеобразный эксперимент по преодолению ангарских порогов, с реалиями внешней политики России на Дальнем Востоке. Принимаемые государством решения относительно транзитных путей сообщения рассматриваются с учетом разворачивавшегося на Дальнем Востоке противостояния с Британской империей. На основе материалов центральных архивов рассматривается процесс принятия решения о продаже казенного ангарского туерного* пароходства и поиска

* Туер (фр. *toueur*) — буксирное судно, поднимающееся вверх или спускающееся вниз по реке при помощи проложенной по ее дну цепи.

подходящих покупателей. Высказывается предположение о существовании связи между намерением государства продолжать поддерживать фарватер Ангары в судоходном состоянии, несмотря на ликвидацию казенного ангарского пароходства, и существованием непростых отношений с Британской империей в дальневосточном регионе в конце XIX в., получивших название Большой игры.

Ключевые слова. Туерное пароходство, А.М. Сибиряков, М.В. Чернцов, Байкальская паромная железнодорожная переправа, р. Ангара, пороги, Россия, Британская империя, Большая игра.

Информация о статье. Дата поступления 3 апреля 2026 г.; дата принятия к печати 4 мая 2026 г.; дата онлайн-размещения 19 мая 2026 г.

A.A. Raspopina

*Baikal State University,
Irkutsk, the Russian Federation*

The Liquidation of State-Owned Towing Steamship Company (1899): Geological Constraints and the Geopolitical Context of the Angara Experiment

Abstract. The article addresses issues related to the dissolution of the state-owned Angara steamship enterprise in 1899, when it became evident that achieving the planned navigational depths along the entire course of the Angara River was impossible. It is argued that the primary cause of failure was not the amount of capital invested — first by private entrepreneurs and later by the state — in improving navigation conditions, but rather the geological structure of the Angara valley itself. Insurmountable obstacles that undermined all engineering and technical solutions included numerous rapids formed in narrowing sections of the valley, where highly resistant diabase trap formations outcropped at the surface. The article attempts to correlate the persistent efforts of the state in the last quarter of the nineteenth century to render the Angara navigable — thus implementing a kind of experimental project to overcome its rapids — with the realities of Russia's foreign

policy in the Far East. State decisions concerning transit routes are examined in the context of the geopolitical confrontation with the British Empire unfolding in the region. Drawing on materials from central archives, the study reconstructs the decision-making process regarding the sale of the state-owned Angara towing steamship enterprise and the search for potential buyers. The author advances the hypothesis that the state's intention to continue maintaining the Angara fairway in a navigable condition, despite the liquidation of the state steamship enterprise, may be linked to the complex relations with the British Empire in the Far Eastern region at the end of the nineteenth century, commonly referred to as the Great Game.

Keywords. Towing steamship company, A.M. Sibiryakov, M.V. Chernetsov, Baikal ferry railway crossing, Angara River, rapids, Russia, British Empire, Great Game.

Article info. Received April 3, 2026; accepted May 4, 2026; available online May 19, 2026.

Приведение р. Ангары в судоходное состояние, которое гарантировало бы безопасное движение по ней и сплавных и паровых судов на протяжении всей второй половины XIX в., представлялось вполне решаемой задачей. Но раз за разом любой, кто бы ни брался за эту на первый взгляд вполне выполнимую работу, отступал, сдаваясь перед мощью реки и крепостью скальных пород.

После того как А.М. Сибиряков сошел с дистанции, поняв, что не в силах преодолеть созданные самой природой преграды, за решение ангарской проблемы взялось государство. До тех пор, пока Сибиряков успешно штурмовал ангарские пороги, и даже когда отказался от своего безнадежного замысла, и на Ангару переключилось Министерство путей сообщения, отправив туда описную партию под руководством Михаила Васильевича Чернцова, у властей еще теплилась надежда на то, что Ангара все-таки может стать судоходной практически на всем ее протяжении. После завершения всех исследовательских работ М.В. Чернцов

представил подробный отчет, приложив к нему чертежи инструментальных съемок большей части опасных для судоходства участков реки, высказав мнение, что судоходство по Ангаре вполне возможно и преграды могут быть устранены, но только лишь до Шаманского порога. От Шаманского порога и до Падуна плавание «сопряжено с риском, который может быть облегчен, но не устранен вовсе; риск этот заключался в случайных засорах цепи в быстринах и тесных местах порога и частых разрывах цепи. В Падуне плавание в самом пороге невозможно» [1, с. 24]. Но даже такой вывод не воспринимался еще как окончательный приговор.

В это время в России быстрыми темпами шло строительство Транссибирской железной дороги, объемы перевозимых грузов, многие из которых были крупногабаритными, только возрастали. На Байкале началось сооружение железнодорожной переправы, ей предстояло связывать западный и восточный берега озера-моря до тех пор, пока не будет открыто движение по Кругобайкальскому участку железной дороги. В таких обстоятельствах водный путь по Ангаре представлялся не просто желательным, а жизненно необходимым в первую очередь для грузов государственного значения. По Ангаре рассчитывали доставить части построенных в Англии ледоколов для Байкала.

О том, насколько важен в государственном отношении был этот ангарский водный путь, можно судить по тому, как быстро воплотили в жизнь единственно возможную идею обхода слишком опасного для движения судов Падунского порога, проложив по берегу Ангары железнодорожную колею, уберегая таким способом суда от опасных камней в стремнине Падуна. Смирились даже с удорожающей перевозку двойной перевалкой груза на этом единственном сухопутном отрезке ангарского речного пути. Правительство было готово затратить солидные средства для организации бесперебойного судоходства от Енисея

до Байкала. Оно выкупило пароходство по р. Ангаре у Сибирякова, осознавшего к тому времени тщетность своих попыток и того, что его капиталов просто не хватит для завершения всех работ, а значит, он не сможет гарантировать безопасность пароходных рейсов на всем протяжении р. Ангары. Так с 1894 г. начался новый этап «ангарского эксперимента», продолжавшийся до 1899 гг.

На Ангаре развернулись масштабные работы по расчистке и углублению на отдельных участках русла реки. В итоге из проектируемого судового хода было «удалено 759,37 куб. саж. камня, уложены туерные цепи в пяти порогах, построены туеры и произведена обстановка фарватера. В результате этих работ, обошедшихся государству в 1 755 000 руб. была достигнута транзитная глубина в 5/4 аршина по всей Ангаре, за исключением Падунского порога, где слишком большие скорости течения не допускали взводного судоходства без шлюзования»¹. Чернцов отмечал, что углубить судовой ход до 7 четвертей аршина, как предполагалось первоначально, оказалось невозможно из-за того, что мелководные места были не только в порогах, но и на плесах (тянующихся иногда по нескольку верст), расчистить которые на запланированную глубину при ограниченных средствах «совершенно невысказимо».

Тем не менее, цель в некотором роде была достигнута. Пароходство на всем протяжении р. Ангары, за исключением Падунского порога (в обход которого соорудили железнодорожную колею) начало свою работу. Доставка деталей ледоколов для Байкала по ангарскому водному пути, позволила начать их сборку почти на год раньше предполагаемого срока, а в условиях обостряющейся ситуации на Дальнем Востоке и надвигающейся войны с Японией это многое значило.

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 169. Оп. 1. Д. 6. Л. 6.

На ангарский речной путь у Министерства путей сообщения были большие планы. В период с 1896 по 1899 г. по нему рассчитывали перевезти около 3 700 000 пуд. грузов, предназначенных для строительства железной дороги². В связи с чем Управление по сооружению Сибирской железной дороги дополнительно заказало на английской верфи «Sir W. G. Armstrong Whitworth & Co Ltd» два одинаковых, колесных туерных парохода, получившие названия: «Первый» и «Второй». Строительство их обошлось казне в 286 657 руб. [2, с. 43]. Мощность паровой машины в 600 л.с. позволяла такому туеру тянуть на буксире баржи с грузом до 25 000 пуд. со средней скоростью около 10 верст в час. Основные размерения «Первого» и «Второго» выглядели следующим образом: длина 58,5 м, ширина 14,3 м, осадка 0,9 м, высота борта 2,4 м. Учитывая все технические данные строящихся пароходов, рассчитывали, что рейс от Красноярска до Падуна и обратно они смогут выполнять за 25–30 дней, включая и разгрузку судов.

Чтобы оказаться на Ангаре, этим речным, практически плоскодонным пароходам предстояло своим ходом идти из Англии в Россию Северным морским путем, что уже выглядело беспрецедентно. Хотя, в последней трети XIX в. маршрут из Европы через Карское море и далее по сибирским рекам — Оби и Енисею в Сибирь уже достаточно хорошо разведаны и неоднократно его использовали. Тогда считали, что в ближайшее время грузоперевозки через Карское море к устьям сибирских рек будут носить регулярный характер, о чем, начиная уже с 1850-х гг., много писал и активно содействовал развитию, вкладывая свои капиталы, архангельский и красноярский купец 1-й гильдии, золотопромышленник М.К. Сидоров [3, с. 71]. Переходом туерных пароходов из Ньюкасла в Сибирь командовал и успешно с ним справился английский

² Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 31. Оп. 3. Д. 299. Л. 90.

капитан Джозеф Виггинс, приведя туеры на Ангару уже в середине осени 1894 г. В навигацию 1895 г. оба туера включились в работу, заменив получивший повреждение и затонувший на Аладьиной шивере в 1894 г. туер «Св. Иннокентий». Его не успели поднять до того, как Ангара встала и скованный льдом, он остался зимовать на месте крушения.

С открытием навигации 1895 г. туеры «Первый» и «Второй» начали перевозить грузы для строящейся Транссибирской железной дороги. Туерные пароходы с караваном барж поднимались по Ангаре до пристани перед Падунским порогом, здесь их разгружали и затем по железнодорожной ветке грузы перевозили на верхнюю пристань, где снова загружали на баржи, которые буксировал до Иркутска или Байкала пароход «Граф Муравьев-Амурский». Два последних порога после Падуна — Пьяный и Похмельный — пароход, ведущий на буксире баржи, преодолевал с помощью проложенных в порогах туерных цепей. Все остальные ангарские пороги преодолевались с помощью туерных устройств, но даже такое туерное пароходство было сопряжено с риском, как показало происшествие со «Св. Иннокентием» около Аладьиной шиверы. Нередко происходили разрывы и засоры цепей в порогах, что приводило к авариям пароходов. Ощутимым препятствием являлись и случавшиеся время от времени периоды маловодья, когда пароходы вынуждены были долго стоять в ожидании подъема воды. Немало неприятностей доставлял донный лед, образующийся при замерзании Ангары и перемещающийся с легкостью громадные камни. Он нередко выносил на поверхность туерные цепи и перед началом навигации каждый раз требовалось проводить колоссальное количество работ по расчистке фарватера и проверки целостности туерных цепей.

В 1898 г. строительство западной ветки Транссиба подошло к Иркутску, а восточной — к станции Мы-

совой, расположенной на восточном берегу Байкала. Уже в следующем 1899 г. завершилось строительство железнодорожного пути по левому берегу р. Ангары от Иркутска до порта Байкал, но еще только предстояло связать воедино два огромных протяженных отрезка Транссиба, до тех пор своеобразным «мостом» между двумя берегами Байкала должна была стать паромная железнодорожная переправа. Этот вариант временного соединения двух участков Транссиба признавался наиболее приемлемым. Заказанный в Англии гигантский паром-ледокол массой более 2 500 т в разобранном виде через всю страну доставили на Байкал в с. Лиственничное, перевоза ценный громоздкий груз часть пути по железной дороге, а часть — по сибирским речным коммуникациям на баржах. Сборка парома-ледокола началась в Лиственничном 15 января 1898 г. [4, с. 25].

Практически сразу после того, как в с. Лиственничном закипели работы по сборке парома-ледокола, в МПС решили отказаться от использования ангарского речного пути. Затраты на содержание парохозяйства по р. Ангаре и поддержание в относительно судоходном состоянии фарватера реки оказались слишком обременительны даже для государства, при этом движение по речному пути ограничивалось короткими сроками навигации в Сибири и особенностями гидрологического режима Ангары. Ледоход на р. Ангаре начинался в среднем 19 апреля, но только примерно со 2 июня открывалось судоходство по реке, которое если судить по материалам статистического сборника министерства путей сообщения за 1899 г. фактически завершалось в тот год довольно рано — 8 августа, хотя ледостав пришелся примерно 23 октября³. Очевидно в отдельные годы в межень уровень воды в не слишком

³ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 62. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1899 г. / отд. статистики и картографии М-ва путей сообщения. СПб. : Тип. Мин-ва путей сообщения, 1901. С. 6.

глубокой Ангаре заметно падал, что делало невозможным взводное туерное пароходство через пороги.

В этом плане грузоперевозки по Транссибирской железной дороге, не зависящие от сезонности, являлись, безусловно, более надежными. Тем не менее, казенное пароходство не планировалось просто расформировать. Еще в 1898 г. в столице приняли решение о необходимости найти частных предпринимателей, которые согласились бы взять на себя содержание пароходства с 1899 г. и гарантировали бы выполнение в течение навигации нескольких пароходных рейсов по р. Ангаре.

Все вопросы, связанные с консультированием относительно условий продажи ангарского туерного пароходства, управление по сооружению Сибирской железной дороги возложило на инженера путей сообщения Михаила Васильевича Чернцова, возглавлявшего в свое время партию по исследованию и картографированию р. Ангары, хорошо знавшего реку и обстановку на ней. Он находился в г. Енисейске и своевременно информировал начальство в Петербурге обо всех поступавших на его имя заявлениях.

В январе 1899 г. буквально сразу, как только стало известно намерение властей продать туерное пароходство, на имя М.В. Чернцова пришло два письма от доверенного А.М. Сибирякова — Федота Черепанова, который писал инженеру путей сообщения о том, что Сибиряков выражал желание приобрести пароход «Первый» и баржи, если пароход «Второй» получит назначение на Байкал.

Практически в то же самое время в Управление по сооружению Сибирской железной дороги поступило заявление от петербургских купцов — Василия Альбертовича Радау и Ивана Леонтьевича Левинсона в котором они сообщали о своем намерении приобрести принадлежащие Сибирской железной дороге пароходы и баржи, находящиеся на рр. Енисее и Ангаре. В связи с официальным сообщением о продаже

государственного пароходного предприятия на сибирских реках, Радау и Левинсон интересовались «за какую цену и на каких условиях платежа» они могут оформить покупку⁴.

Несмотря на явно выраженное желание покупателей приобрести казенное пароходство и принадлежащее ему имущество, вопрос о продаже застопорился. И с Сибиряковым и с петербургскими купцами переписка растянулась на несколько месяцев, что говорило, по всей видимости, о не достаточном совпадении интересов государства и представителей купечества, изъявивших желание купить пароходство. По всей вероятности, руководство в Петербурге не удовлетворяли ни сами покупатели, ни их цели. В мае 1899 г. в связи со сложившейся ситуацией Совет по сооружению железной дороги рекомендовал Чернцову попытаться выйти с предложением о покупке казенного пароходства на таких крупных сибирских предпринимателей-пароходчиков, как Немчинов или Гадалов, а если они не проявят интереса, то возможно поискать кого-то еще.

Любопытно, что сам Михаил Васильевич, в своих доносениях-отчетах из Енисейска в Петербург рекомендовал не торопиться с принятием окончательного решения в выборе покупателя и немного подождать, т.к., по его мнению, предложения еще будут. И действительно, в середине сентября 1899 г. на имя Чернцова поступило еще одно заявление уже от распорядителя дел Товарищества пароходства на Енисее, который предлагал выкупить все ангарское пароходство за 100 000 руб. с рассрочкой платежа на 10 лет. Принимая во внимание, что оценочная стоимость всего пароходства составляла 250 000 руб., и это не учитывая двух туеров «Св. Иннокентий» и «Илим», приобретенных в свое время у А.М. Сибирякова за 200 000 руб.⁵, такое предложение едва ли стоило считать выгодным для казны.

⁴ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 3.

⁵ Там же. Л. 17.

Сравнивая предложения от различных предпринимателей, постулавшие на его имя, М.В. Чернцов писал: «Необходимо выждать с продажей пароходства и тем самым искоренить вредную у коммерсантов мысль, что главная задача казны состоит в стремлении на каких бы то ни было условиях развязаться поскорее со всяким имуществом, эксплуатировать которое она почему бы то ни было считает не удобным»⁶. Очевидно, конструктивное предложение, высказанное инженером путей сообщения, способствовало скорейшей выработке тех условий, на которых государство соглашалось расстаться с ангарским пароходством, но теперь речь шла уже не о продаже, а только о сдаче в аренду.

Осенью 1899 г. М.В. Чернцов получил из Петербурга инструкцию, где четко прописывались условия, на которых государство готово было передать исключительно в арендное пользование частным предпринимателям содержание «имеющегося на р. Ангаре казенного каравана». Предприниматели, решавшие подписать договор аренды, должны были принять на себя обязанность содержать пароходство по р. Ангаре от впадения ее в р. Енисей до устья р. Илим, а по возможности и далее — вверх по реке, до порога Падун, выполняя в навигацию несколько рейсов. Право аренды распространялось «на все построенные казной здания, пристани, мастерские с их оборудованием и прочими приспособлениями для пароходства, а также имеющиеся на этой реке пароходы-туеры «Первый», «Иннокентий» и «Илим», но с тем, чтобы по окончании арендного срока все указанное имущество было сдано обратно в том же виде и с тем инвентарем в котором оно будет находиться при передаче казной предпринимателям»⁷. При этом предусматривалось, что огромные деревянные баржи выгоднее будет передать в собственность, а не в аренду, но если по ка-

⁶ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 18.

⁷ Там же. Л. 20 об.

кой-то причине это могло оказаться затруднительным для предпринимателя, то в таком случае требовалось так рассчитать стоимость аренды, чтобы казна смогла получить полное возмещение их стоимости. Предпринимателям, арендующим ангарское пароходство и организующим рейсы через порожистые участки Ангары, разрешалось пользоваться туерными цепями для подъема и спуска через многочисленные пороги реки. Чтобы не допустить возможное возникновение монополии на туерное пароходство, казна сохраняла за собой право на «предоставление пользования туерными цепями и другим частным предпринимателям, если бы таковые пожелали организовать пароходство по р. Ангаре»⁸.

Таким образом, достаточно интересным представляется факт того, что государство, передавая ангарское пароходство в аренду и обязывая предпринимателей выполнять рейсы по возможности на большей части р. Ангары, не собиралось еще отказываться от чрезвычайно хлопотного и затратного «содержания и ремонта обстановки реки, туерных цепей, ограждающих плотин затона и всяких других устройств, имеющих целью улучшение судоходных условий реки, для чего за счет казны устанавливался технический надзор»⁹. На первый взгляд гораздо удобнее было просто передать частным предпринимателям полностью все пароходное имущество, обязав содержать в судоходном состоянии реку, и ремонтировать туерные цепи, однако государство предпочло продолжать вкладывать деньги, сохраняя контроль за ситуацией.

Почему вдруг изменились предпочтения? Почему речь стала идти только об арендном пользовании вместо полной продажи пароходства? Что могло заставить изменить первоначальный план, сделав, таким образом, ангарский водный путь запасным или,

⁸ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 21.

⁹ Там же.

по всей вероятности, дополнительным (в навигационный период) по отношению к Транссибирской железной дороге? И почему государство по-прежнему стремилось поддерживать р. Ангару в судоходном состоянии насколько это являлось возможным, затрачивая ежегодно средства на содержание речной обстановки и ремонт туерных цепей? Железная дорога до Байкала построена, сборка гигантского парома-ледокола — тезки сибирского озера-моря подходила к концу и с января 1900 г. он уже должен был начать совершать пробные рейсы, в помощь ему предназначался ледокол «Ангара», созданный на той же английской верфи, что и паром-ледокол. Какие причины могли заставить государство сохранять за собой контроль над ангарской речной магистралью?

Очевидно, ответы на эти вопросы кроются в геостратегических факторах, определявших внешнюю политику России на Дальнем Востоке, последнем из регионов, где так явно просматривалось соперничество России и Великобритании в конце XIX — начале XX в. Развернувшееся на просторах Азии в XIX в. соперничество двух империй, с легкой руки Артура Конноли, капитана 6-го Бенгальского полка легкой кавалерии, названное им в личной переписке со своим другом («будущим востоковедом и экспертом по проблемам российской внешней политики на Востоке» [5, с. 8]), Большой игрой, на рубеже XIX — XX вв. все еще продолжалось. Со временем пространство Большой игры разрослось, охватив не только Персию и Афганистан, ханства Центральной Азии, но и территории северного Индостана, Восточного Туркестана, а кроме того — Маньчжурии и Кореи. По мнению Е.Ю. Сергеева, для «корректного определения пространства Большой игры, следует также принять во внимание три основных направления российского продвижения на Восток: одно — через Западную Сибирь в сторону Синьцзяна; другое — через Восточную Сибирь к берегам Тихого

океана и последнее — через Центральную Азию, Иран и Афганистан к Персидскому заливу» [5, с. 23].

В этой связи, интенсивное строительство Россией транспортных коммуникаций в Восточной Сибири в полной мере соответствовало ее целям во внешней политике, связанным с упрочением своего присутствия на Дальнем Востоке. И ангарская речная магистраль с паромной железнодорожной переправой через Байкал и строящаяся Транссибирская железная дорога — это как раз та необходимая протяженная инфраструктура, которая позволяла прочнее связать Европейскую Россию с берегами Тихого океана, обезопасив, таким образом, свои отдаленные территории и наладив регулярное сообщение с ними. Необходимость в транзитных грузоперевозках оценили особенно в то время, когда Россия смогла заполучить на условиях аренды необходимые для Тихоокеанского флота незамерзающие порты — Порт-Артур и Дальний на Ляодунском полуострове и концессию на строительство КВЖД как ветки Транссибирской железной дороги. По этому поводу в то время восторженно писали в петербургских газетах: «Через много лет из Лиссабона можно будет проехать по рельсам до конечной станции Сибирской железной дороги в Тихом океане. Последствия особого соглашения, подписанного 15-го марта в Пекине уполномоченными России и Китая, скажутся уже в ближайшем будущем, а позднее совершенно изменят к лучшему физиономию торговых сношений между Европой и Азией» [6, с. 5]. В российском МИД оценивали все с несколько иных позиций: «Только прочно укрепившись в Порт-Артуре и связав его железнодорожной ветвью с Россией, мы можем твердо ставить свою волю в делах Дальнего Востока и, если потребуется, поддержать ее силой» [там же, с. 14]. Продвигавшей свои интересы на Дальнем Востоке России необходимо было принимать во внимание, что в этом регионе пересекаются интересы ряда держав, и одним из ее соперников является Британская империя.

Отмечая сложные отношения двух империй — Британской и Российской, имевших свои интересы на обширной территории от Центральной Азии до побережья дальневосточных морей, Е.Ю. Сергеев разделяет весь период этой долгой дихотомии соперничества-сотрудничества на пять характерных временных отрезков, отражающих квинтэссенцию геостратегий Петербурга и Лондона. Принимая во внимание заинтересованность Российской и Британской империй как в сохранении своих сфер влияния, так и в дальнейшем их расширении на просторах азиатского Востока, становится совершенно понятной заинтересованность России в необходимости скорейшего «устроения» магистральных путей сообщения (причем не только железнодорожных, но и речных) через обширные сибирские территории к восточному океану, что хорошо совпадает с третьим и четвертым из выделенных Е.Ю. Сергеевым временных периодов Большой игры. Именно на третий — конфронтационный — период (с 1874 по 1885 г.) приходится проектирование многообещающего Обь-Енисейского канала, который должен был связать между собой две полноводные сибирские реки. В этом просматривается явный и совершенно предметный интерес государства к сибирским речным коммуникациям, выражающийся не только в желании организовывать научно-исследовательские экспедиции для описания и инструментальных съемок магистральных сибирских рек, но и финансировать работы по приведению этих рек в судоходное состояние с целью использования их для перевозки громоздких грузов. Задействование для транзитных грузоперевозок ряда сибирских рек и их притоков, несмотря на то, что свои воды они несут преимущественно в меридиональном направлении, представлялась вполне вероятным.

Практически в это же самое время шло активное обсуждение вопросов строительства давно ожидаемо-

го магистрального железнодорожного пути через всю Россию к Тихому океану. Военные специалисты настойчиво убеждали власти в необходимости скорейшего начала строительства Транссибирской железной дороги, об этом же регулярно докладывали в столицу генерал-губернаторы Восточной Сибири и Приамурья – граф Игнатъев и барон Корф. Представители местной административно-управленческой элиты сибирских регионов настойчиво и последовательно стремились воздействовать на центральные власти, призывая к активизации действий России на ее дальневосточных рубежах. По мнению А.В. Ремнева «имперская политика на востоке в известной степени зависела не только от петербургских политиков, но и от взглядов местных администраторов, занимавших, пусть и незначительные посты в бюрократической иерархии. Их видение имперских задач на азиатских окраинах основывалось на собственной трактовке географических и климатических условий края, этнографических познаний, колониального опыта других стран и даже на самостоятельном понимании внешнеполитических условий» [7, с. 11]. В 1886 г., читая очередной всеподданнейший отчет генерал-губернатора А.И. Игнатъева, Александр III напишет: «Уж столько отчетов генерал-губернатора Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительством до сих пор почти ничего не сделано для удовлетворения потребности этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!» [8, с. 163].

Еще летом 1883 г. по итогам работы особого совещания, проходившего в Петербурге по вопросам Дальнего Востока, состоялось принятие решения о необходимости административной реорганизации, нацеленной на развитие Амурского бассейна и усиление влияния России на ряд ее ближайших тихоокеанских соседей – Китай и Японию. На этом же совещании поднимались вопросы о необходимости обеспечения

прочного «тыла» империи. Тогда же приняли решение об образовании Приамурского генерал-губернаторства, в которое вошли Забайкальская, Амурская, Уссурийская области, а также стратегически важные Сахалин и Камчатка. Градус напряженности на дальневосточных границах России был достаточно высок, в силу чего, очевидно, так стремится государство стянуть обширное пространство с помощью магистральных путей сообщения.

Значительная часть ангарской эпопеи и строительства Транссибирской магистрали приходится на четвертый этап Большой игры, названный Е.Ю. Сергеевым – тупиковым (с 1885 по 1905 г.), когда, по его мнению, продолжение соперничества частично уже потеряло смысл, но о сотрудничестве еще не стоило говорить. В последней четверти XIX в. дальневосточные рубежи России продолжали оставаться еще чрезвычайно уязвимыми в первую очередь из-за отсутствия протяженных коммуникаций, по которым можно было бы оперативно снабжать войска всем необходимым и осуществлять в случае необходимости саму переброску войск. Так, «снабжение Приморского края продуктами питания и военным снаряжением осуществлялось главным образом по океанским маршрутам вплоть до открытия движения по Транссибу в 1903 г. Помимо этого, дополнительные силы из ближайших Иркутского и Омского военных округов были в состоянии прибыть на театр военных действий в районе Амура или Усури только по прошествии пяти месяцев, за которые, согласно оценкам российских генштабистов, Китай сумел бы оккупировать Приамурскую и Уссурийскую области» [5, с. 244].

Ввод в работу отдельных частей Транссибирской железнодорожной магистрали и наличие оборудованной для туерного пароходства р. Ангары как дополнительной транспортной артерии, по которой в случае острой необходимости можно было транспортировать

тяжелые громоздкие грузы, если бы потребовалось в кратчайшие сроки начать переброску воинских контингентов и вооружения на вероятный театр военных действий, трудно было переоценить в стратегическом и экономическом отношении. За действиями России по налаживанию транспортной инфраструктуры в обширной Сибири и на Дальнем Востоке с интересом следили европейские державы, особенно представители британских военных и правительственных кругов. «Осознавая значение коммуникаций, сооружаемых Россией на Дальнем Востоке, британские военные эксперты посвятили немало времени анализу результатов реформ, проведенных министром Д.А. Миллютиным» [5, с. 242].

Весьма вероятно, до тех пор, пока в 1902 г. официально не началось строительство Кругобайкальской железной дороги, ангарское пароходство предпочитали держать в качестве резервного варианта. Но к этой мысли пришли не сразу. Первая попытка поставить своеобразную точку в вопросе ангарского туерного пароходства была предпринята сразу после того, как на стапелях в с. Лиственичном началась сборка гигантского паром-ледокола, части которого благополучно удалось доставить по Ангаре. Но это оказалось еще преждевременным. С января 1900 г. паром-ледокол «Байкал» еще только начал совершать пробные рейсы, расписание их еще корректировалось и приводилось в соответствие с расписанием движения поездов по Транссибу. Иногда наблюдалась несогласованность действий в работе служб Байкальской железнодорожной переправы и Транссиба, еще не успели полностью завершить строительство пристани в Мысовой и оборудовать ее маячными огнями, а также оснастить паром-ледокол боковыми путями, которые позволили бы ему работать с полной загрузкой [4, с. 27].

В этой связи с полной ликвидацией ангарского пароходства пока не следовало спешить, кроме того, Совет по

сооружению Сибирской железной дороги предполагал продать пароходство желательно целиком, а не разрозненными частями, что тоже согласовывалось с общей политикой правительства. Вероятно, поэтому после рассмотрения нескольких предложений от возможных покупателей, принимается решение о желательности сдачи в аренду, а не о продаже пароходства. При этом государство оставляет за собой затраты на содержание речного фарватера, но ставит перед арендаторами задачу обязательного совершения хотя бы минимального количества рейсов по Ангаре хотя бы до Шаманского порога, но по возможности и до Падунского.

В течение 1900 г., пока паром-ледокол «Байкал», ледокол «Ангара» и суда Байкальской железнодорожной переправы в челночном режиме поддерживали связь между берегами озера-моря и доставляли необходимые грузы для строящейся Кругобайкальской железной дороги, появился еще один настойчивый претендент, желавший приобрести ангарский караван. Надворный советник Андрей Евгеньевич Пфаффиус с завидным упорством закидывал заявлениями, прошениями и ходатайствами не только М.В. Чернцова, который, находясь в Енисейске, по-прежнему выступал в роли консультанта относительно уже аренды ангарского казенного пароходства, но и начальника постройке казенной железной дороги Константина Яковлевича Михайловского, а также министра путей сообщения князя Михаила Ивановича Хилкова.

Интенсивная переписка между Пфаффиусом и различными инстанциями длилась больше года. Первоначально предприниматель намеревался приобрести пароходы и баржи со всем инвентарем находившиеся только на р. Енисей, об Ангарском отрезке речи не шло. Летом 1900 г. он уже соглашался на приобретение всего казенного ангарского пароходства на «изложенных в объявлении условиях», детально интересуясь перечнем и сохранностью недвижимого имущества,

состоянием туерных цепей, без которых взводное пароходство через пороги не возможно. Очевидно, ответа на его запрос долго не было, или обсуждение вопроса затягивалось, и Пфаффиус отправил письма на имя министра путей сообщения, а потом снова управляющему делами комитета Сибирской железной дороги. В прошении от 20 января 1901 г. он вновь напоминал о том, что готов приобрести пароходство и информировал, что собирается заняться экспортом сибирского леса, который с помощью пароходов будет доставлять к устью Енисея. Пфаффиус настаивал на продаже ему пароходства всего за 100 000 руб. (именно эту цену он предложил годом ранее), что было значительно меньше продажной стоимости. В обращении на имя управляющего делами Сибирской железной дороги статс-секретаря Куломзина он писал: «...не будет ли признано возможным разрешить мне уступку упомянутого пароходства на предложенную в прошении от 29 января 1900 г. сумму с тем, чтобы министру путей сообщения было предоставлено право войти со мной в ближайшее соглашение относительно остальных, не сходящихся с моими предложениями условий»¹⁰.

Куломзин запросил мнение министра финансов относительно предложения Пфаффиуса. Сергей Юльевич Витте, занимавший в то время пост министра финансов, после рассмотрения дела рекомендовал князю Михаилу Ивановичу Хилкову ни в коем случае не соглашаться на продажу ангарского пароходства за 100 000 руб., в связи с тем, что это слишком низкая цена. И хотя Министерство путей сообщения оценило все предназначенное к продаже имущество в 267 004 руб. 46 коп., оно готово было снизить цену до 150 000 руб.¹¹, что по мнению Витте являлось более чем щедрым предложением, следовательно идти на еще большие уступки у государства не было никаких

¹⁰ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 127.

¹¹ Там же. Л. 135.

оснований. Таким образом, вопрос с Пфаффиусом был закрыт.

Вероятно, в Петербурге едва ли всерьез рассматривали предложение Пфаффиуса, намереваясь использовать ангарский караван с большей выгодой для государства. Пароходы «Первый», «Илим», «Св. Иннокентий» и деревянные баржи удобнее всего было передать в распоряжение, к примеру, Томскому округу путей сообщения или Управлению Байкальской паромной железнодорожной переправы.

В начале декабря 1900 г. начальник Управления водными и шоссейными сообщениями и торговыми портами во время своей поездки в Восточную Сибирь встретился с бароном Аминовым — начальником Томского округа путей сообщения и инженером Заблоцким — начальником Байкальской паромной железнодорожной переправы, которые при личной встрече высказали свои предложения относительно судов ангарского каравана. Барон Аминов ходатайствовал о передаче в распоряжение томичей: пароходов «Первый», «Илим» и «Св. Иннокентий», а также тех из непаровых судов, «которые по ближайшему осмотру оказалось бы возможным провести через Обь-Енисейский водный соединительный путь»¹². Он интересовался возможностью забрать судовые и строительные инструменты, а также оборудование и материалы, оставшиеся от взрывных работ, проводившихся для расчистки и углубления фарватера Ангары.

Заблоцкий обратился с просьбой передать в ведение паромной переправы пароход «Первый» и оставить за службой переправы катер «Стрелу». Нелишними, по его словам, окажутся и несколько непаровых судов, которые можно перевести на Байкал. В связи с тем, что Аминов и Заблоцкий практически одновременно ходатайствовали о передаче в их распоряжение парохода «Первый», то потребовались дальнейшие

¹² РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 118 об.

уточнения относительно того, как предполагали использовать пароход в Томске и на Байкале. Аминов сообщил, что «Первый» ему необходим как пароход для инспекционной службы, взамен парохода «Обь», у которого осадка была значительно больше и для малых глубин, часто встречавшихся на реках Томского округа путей сообщения, он совершенно не подходил.

Вероятно, в более спокойные времена ходатайство барона Аминова могло получить безусловное одобрение, но в ситуации, когда строительство Транссиба и КВЖД еще не завершилось и полным ходом шло оборудование двух незамерзающих портов на Дальнем Востоке — Порт-Артура и Дальнего, мнения разделились. Начальник Управления по сооружению железной дороги Иваницкий писал по этому поводу: «...усиленная в следствие последних событий на Дальнем Востоке деятельность Байкальской переправы требует увеличения ее перевозочных средств. Управление водных и сухопутных сообщений признает более полезным передать пароход «Первый» в ведение управления названной переправы, считая в то же время желательным удовлетворение остальной части ходатайства барона Аминова. По поводу парового катера «Стрела» Управление полагает, что этот катер временно мог быть оставлен для службы переправы, но в виду непригодности плавания его по оз. Байкал, представлялось бы более полезным передать его в ведение Управления водными путями Амурского бассейна для технико-инспекционной службы на дистанциях по рр. Шилке и Аргуни»¹³.

Несмотря на то, что Байкальская переправа являлась важным морским звеном Транссиба и увеличение подвижного состава могло принести несомненную пользу, окончательное решение оказалось иным. Все имущество казенного ангарского туерного пароходства разделили на три категории. К первой отнесли

¹³ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 119.

суда и имущество, которые могли пригодиться на реках Томского округа путей сообщения — это туеры «Первый», «Илим» и четыре баржи, которые барон Аминов принял у заведующего охраной казенного каравана Дорофеева. В начале июня 1901 г. эти туерные пароходы ушли через Обь-Енисейский канал на р. Обь. «Первый», переоборудовали в яхту для начальника водных путей Западной Сибири, он трудился долгое время на западносибирских реках и только в 1918 г. снова вернулся на р. Енисей.

Ко второй категории отнесли суда и имущество, которые могли пригодиться на р. Енисей. Кроме того, туерный пароход «Св. Иннокентий» (обладавший чуть большими размерениями, в силу чего преодолеть Обь-Енисейский канал ему было затруднительно) и три баржи «во избежание напрасных расходов по перевозке, не было принято начальником Томского округа путей сообщения и оставлено у с. Стрелка под охраной заведующего складом»¹⁴. Часть туерных цепей (их и оставшееся имущество отнесли к третьей категории) проложили в Казачинском пороге на р. Енисей, куда перевели туер «Св. Иннокентий». Он водил речные суда через Казачинский порог до 1964 г., оставив свой след в истории ангаро-енисейского пароходства (и будучи упомянут на страницах знаменитого произведения Виктора Астафьева «Царь-рыба» [9, с. 279]).

Заведующему работами на р. Ангаре инженеру М.В. Чернцову поручили составить подробный список всего оставшегося имущества казенного ангарского пароходства. Через некоторое время Чернцов предоставил перечень, который включал 1994 предмета, оцененных в 57 945 руб. 42 коп., но сюда не входила стоимость туерных цепей¹⁵.

Так ангарское казенное пароходство прекратило свое существование. Всего через несколько лет оста-

¹⁴ РГИА. Ф. 274. Оп. 2. Д. 321. Л. 180 об.

¹⁵ Там же. Л. 181 об.

новится и деятельность Байкальской паромной переправы, хотя сторонников ее сохранения будет очень много и среди них — министр путей сообщения М.И. Хилков, но в тот период времени этот вопрос уже перейдет для государства в разряд второстепенных. Оно не сможет вкладывать средства в усовершенствование переправы, оснащение ее дополнительными ледаколами и новыми пристанями, приспособленными для них.

Масштабные работы, предпринятые в последней четверти XIX в. по превращению р. Ангары в удобную судоходную артерию, думается, в полной мере можно назвать грандиозным экспериментом. На протяжении нескольких десятилетий находилось немалое количество энтузиастов, веривших в возможность его осуществления, но работы по укрощению р. Ангары оказались не под силу ни частному, ни государственному капиталу. Раз за разом сюда отправлялись исследовательские партии, над решением ангарской проблемы ломали голову инженеры путей сообщения и видные исследователи, и каждый раз казалось, что решение вот-вот будет найдено. «Ангара смогла бы служить превосходным водным путем к Байкалу и Забайкалью, если бы не была пересечена целым рядом порогов и падунов, ныне постепенно расчищаемых», — писал П.П. Семенов Тянь-Шанский [10, с. 38]. Ангара по-прежнему оставалась неприступной.

Всему виной является геологическое строение ангарской долины. На всем протяжении р. Ангары «следует неизменное чередование узких (порядка 1 км) и относительно коротких (3–5 км) ущелий с широкими озеровидными уширениями долины» [11, с. 34]. Преобладание плоскостной, а не глубинной эрозии русла, которое часто разделялось на два, три и более мощных рукава, таких, что не всегда удавалось легко определить, какой же из них является удобным для судоходства, как следствие — наличие огромного количества довольно больших островов, и неизменные

многочисленные пороги в сужениях долины, образованные пересекающими течение Ангары выходами на поверхность диабазовых траппов, представляли непреодолимые препятствия. Так выглядела р. Ангара до того, как на ней построили каскад ГЭС. Обойти или пробить эти твердые горные породы раз за разом оказывалось совершенно не под силу, поэтому идеи о шлюзовании наиболее сложных для движения пароходов участков реки, или обхода их с помощью канала, не представлялось возможным воплотить на практике.

Список использованной литературы

1. Чернцов М.В. Отчет по работам по улучшению судоходных условий р. Ангары, 1894-1899 / М.В. Чернцов. — Санкт-Петербург, 1901. — 130 с.
2. Байкальская паромная железнодорожная переправа : к 100-летию строительства и эксплуатации / В.Г. Третьяков, В.В. Третьяков, С.А. Будаев [и др.]. — Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 2000. — 344 с. — EDN UCEUPN.
3. Гаврилова Н.И. Купеческий род Сибиряковых: страницы истории / Н.И. Гаврилова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Иркутск : Оттиск, 2022. — 192 с.
4. Третьяков В.Г. Организация работы Байкальской паромной переправы / В.Г. Третьяков, В.В. Третьяков // Земля Иркутская. — 2003. — № 2-3. — С. 25-31.
5. Сергеев Е.Ю. Большая игра, 1856-1907: мифы и реалии российско-британских отношений в Центральной и Восточной Азии / Е.Ю. Сергеев. — 2-е изд., испр. — Москва : Т-во науч. изд. КМК, 2016. — 456 с.
6. Порт-Артур и Дальний, 1894-1904 гг.: последний колониальный проект Российской империи : сб. док. / сост., введение и коммент. И.В. Лукоянов, Д.Б. Павлов. — Москва ; Санкт-Петербург : ЦГИ-Принт, 2018. — 520 с.
7. Ремнев А.В. Региональный нарратив в новой имперской истории России / А.В. Ремнев. — EDN TMOCKX // Вестник Омского университета. — 2004. — № 4. — С. 6-13.
8. Лоскутов С. Великая магистраль на Восток: начало Транссиба / С. Лоскутов. — EDN VQDDGF // Вестник Челябинского государственного университета. — 2003. — № 1 (2). — С. 158-169.
9. Астафьев В.П. Царь-рыба : повествование в рассказах / В.П. Астафьев. — Москва : Дет. лит., 2002. — 432 с.

10. Краины России. Сибирь, Туркестан, Кавказ и полярная часть Европейской России / под ред. П.П. Семенова. — Санкт-Петербург : Брокгауз-Ефрон, 1900. — 287 с.
11. Малышев В.М. Проблема Ангары. Гипотеза решения ангарской проблемы / В.М. Малышев. — Москва ; Иркутск : Вост. Сиб. краевое изд-во, 1935. — 229 с.

References

1. Cherntsov M.V. *Report on Works to Improve the Navigability of the Angara River: 1894–1899*. Saint-Petersburg, 1901. 130 p.
2. Tretyakov V.G., Tretyakov V.V., Budaev S.A., Glazkov V.S., Kasyanov A.I., Komarov G.P. *Baikal Ferry Railway Crossing: To the 100th Anniversary of Construction and Operation*. Irkutsk State University Publ., 2000. 344 p.
3. Gavrilova N.I. *Merchant Family of the Sibiriyakovs: Pages of History*. 2nd ed. Irkutsk, Ottisk Publ., 2022. 192 p.
4. Tretyakov V.G., Tretyakov V.V. Organization of the Operation of the Baikal Ferry Crossing. *Zemlya Irkutskaya = Irkutsk Land*, 2003, no. 2-3, pp. 25–31. (In Russian).
5. Sergeev E.Yu. *The Great Game, 1856–1907: Myths and Realities of Russian–British Relations in Central and East Asia*. 2nd ed. Moscow, Tovarishchestvo nauchnykh izdaniy KMK Publ., 2016. 456 p.
6. Lukoyanov I.V., Pavlov D.B. (eds). *Port Arthur and Dalny, 1894–1904: The Last Colonial Project of the Russian Empire*. Moscow, Saint Petersburg, TSGI-Print Publ., 2018. 520 p.
7. Remnev A.V. The Regional Narrative in the New Imperial History of Russia. *Vestnik Omskogo universiteta = Herald of Omsk University*, 2004, no. 4, pp. 6–13. (In Russian). EDN: TMOSKX.
8. Loskutov S. The Great Route to the East: The Beginning of the Trans-Siberian Railway. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Chelyabinsk State University*, 2003, no. 3, pp. 158–169. (In Russian). EDN: VQDDGF.
9. Astafev V.P. *Tsar-Fish*. Moscow, Detskaya literature Publ., 2002. 432 p.
10. Semenov P.P. (ed.). *The Borderlands of Russia: Siberia, Turkestan, the Caucasus, and the Polar Regions of European Russia*. Saint Petersburg, Brokgauz-Efron Publ., 1900. 287 p.
11. Malyshev V.M. *The Angara Problem: A Hypothesis for Its Resolution*. Moscow, Irkutsk, Vostochno-Sibirskoe kraevoe izdatel'stvo Publ., 1935. 229 p.

Информация об авторе

Распопина Алена Александровна – кандидат исторических наук, доцент, кафедры международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, 664003, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Ленина, 11; e-mail: alen_a77@mail.ru. SPIN-код: 3288-1060; AuthorID РИНЦ: 418906.

Author

Alena A. Raspopina – Ph.D. in History, Associate Professor, Department of International Relations and Customs Affairs, Baikal State University, 11 Lenin Str., Irkutsk, 664003, the Russian Federation; e-mail: alen_a77@mail.ru. SPIN-Code: 3288-1060; AuthorID RSCI: 418906.

Для цитирования

Распопина А.А. Ликвидация казенного туерного пароходства (1899 г.): геологические ограничения и геополитический контекст ангарского эксперимента / А.А. Распопина. – DOI 10.17150/2308-2488.2026.27(2).239-265. – EDN JTAIQС // Историко-экономические исследования. – 2026. – Т. 27, № 2. – С. 239–265.

For Citation

Raspopina A.A. The Liquidation of State-Owned Towing Steamship Company (1899): Geological Constraints and the Geopolitical Context of the Angara Experiment. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2026, vol. 27, no. 2, pp. 239–265. (In Russian). EDN: JTAIQС. DOI: 10.17150/2308-2488.2026.27(2).239-265.