

DOI 10.69571/SSPU.2025.99.6.018

УДК 656.6:930(571)»17/19» (091)

ББК 63.1(253)-2

А.В. ШМЫГЛЕВА

**ОТ ТИХОГО ОКЕАНА ДО УРАЛА:
РЕКИ СИБИРИ КАК ПУТИ СООБЩЕНИЯ
В СОВРЕМЕННЫХ ИСТОРИЧЕСКИХ
ИССЛЕДОВАНИЯХ**

A.V. SHMYGLEVA

**FROM THE PACIFIC OCEAN TO THE URALS:
SIBERIAN RIVERS AS COMMUNICATION
ROUTES IN MODERN HISTORICAL RESEARCH**

Автором проанализирован широкий спектр современных публикаций сибирских историков, посвященных вопросам изучения проектирования, создания и освоения водных коммуникаций в Сибири в период с середины XVIII до начала XX в. Цель — представить историографический обзор по теме исследования. Выявлены основные темы и сюжеты, которые нашли отражение в современных исторических исследованиях. К наиболее проработанным проблемам относятся проекты Обь-Иртышского соединительного канала и Северного морского пути. Ряд исследований посвящен анализу вклада общественности в изучение речных ресурсов и их применение в качестве транспортных артерий. Достаточно хорошо изучен процесс эволюции транспортных коммуникаций и водного транспорта в Сибири во второй половине XIX — начале XX в. В качестве источниковой базы исследователи используют неопубликованные документы федеральных и региональных архивов, местную периодическую печать, делопроизводственные документы, мемуары и т.п.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история Сибири, хозяйственное освоение, водные пути, водный транспорт, Обь-Иртышский соединительный канал.

KEY WORDS: history of Siberia, economic development, waterways, water transport, Ob-Irtysh connecting canal.

ВВЕДЕНИЕ. Реки играют особую роль в жизни населения Сибири, без них невозможно представить освоение и хозяйственное развитие огромного по своим масштабам региона. Обь, Иртыш, Енисей и их крупные притоки с конца XIX в. выполняли роль важнейших транспортных артерий, обеспечивая доставку грузов и пассажиров.

ЦЕЛЬЮ данной статьи является анализ современных исторических исследований, посвященных таким аспектам, как изучение транспортного потенциала рек, проекты использования водных путей и особенности развития водного транспорта в Западной и Восточной Сибири на протяжении второй половины XVIII — начала XX вв.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Проанализированы опубликованные за последние 25 лет научные статьи и диссертационные исследования по истории Сибири, в которых нашли отражение вопросы, связанные с проектированием, обустройством и использованием водных путей.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ. Для целей исследования представляет интерес обобщающая работа красноярских историков С.Т. Гайдина и Г.А. Бурмакиной [9], в которой представлен аналитический обзор истории освоения водных путей в северной части бассейна Енисея. Обширный материал, привлеченный авторами исследования, позволяет проследить изменения в освоении речных систем региона в период от строительства в 1601 г. Мангазейского острога до начала XX в. В статье показано складывание «Великого

Сибирского речного пути» в бассейне Енисея, затронута проблема освоения Северного морского пути, использование которого длительное время государственными институтами ставилось под сомнение [9, с. 86–103].

История разработки проектов, направленных на улучшение водно-транспортной системы Сибири, в том числе амбициозного проекта создания транссибирского водного пути, является одной из популярных в современной исторической науке тем. Еще в XIX в. прорабатывались идеи соединения р. Кеть (притока Оби) и р. Кемь (приток Енисея), Енисея и Чулыма, Байкала и Амура. Высказывалась идея непрерывного водного пути от Санкт-Петербурга до Байкала, частью которого должен был стать Обь-Енисейский водный путь. Однако отсутствие единого плана изучения водных ресурсов Сибири и поддержки со стороны государственных структур препятствовало реализации этих смелых замыслов.

В работах, посвященных роли купцов и предпринимателей XVIII–XIX вв. в экономическом развитии Сибири, дана характеристика их вклада в изучение речных путей сообщения. Новосибирский историк Е.В. Комлева проанализировала роль сибирского купечества в изучении территорий Северной Евразии во второй половине XVIII–XIX в. [19]. По мнению автора, открытия природных ресурсов, каменной соли, угля, графита, золота, железных и медных руд, «наряду с развитием промышленности в России и европейских странах, обусловили особую актуальность поиска надежного и дешевого транспортного сообщения, которое позволило бы с прибылью вывозить сибирское сырье за Урал». По мнению автора, архангельские, якутские, иркутские, селенгинские, томские, тобольские купцы заботились не только о своей личной выгоде, но и об интересах общества, «огромное значение имели их усилия, направленные на исследование водных и сухопутных коммуникаций и открытие Северного морского пути» [19, с. 137–163].

В исследованиях новосибирского историка А.Ю. Дергачева [10], посвященных деятельности научных обществ Сибири в конце XIX — нач. XX вв., рассматривается их вклад в изучение вопросов создания сухопутных и водных транспортных путей в Восточной Сибири. В этот период интерес к транспортному освоению региона был обусловлен экономическими и торговыми интересами. В связи с развитием сельского хозяйства и необходимостью поиска дешевых способов доставки продукции из Сибири в Европейскую часть России активно разрабатывались проекты развития новых водных и сухопутных путей. Проблемы развития морского и речного транспорта в 1890-х годах обсуждались в Восточно-Сибирском отделе Русского географического общества, Томском отделе Московского общества сельского хозяйства, Обществе изучения Сибири и других научных обществах [10, с. 4]. Значительный вклад в изучение транспортного потенциала сибирских рек внесли С.В. Востротин, Н.Б. Некрасов, А.Ф. Колчак, Б.М. Житков. Благодаря инициативе сибиряков проводились исследования бассейнов Лены и Енисея, были проведены экспедиции на рр. Витим, Алдан, Олекма и др. Автор констатировал, что, с одной стороны, деятельность научных обществ подготовила теоретическую и практическую базу для развития сети сухопутных и водных путей на территории Сибири в более поздний период [10, с. 5]. В то же время, их опыт не в полной мере оказался востребован советской властью.

По убеждению иркутского историка В.В. Ткачева, «не только купцы, представители администрации и ученые беспокоились о состоянии водных коммуникаций Сибири. Во второй половине XIX — начале XX в. к деятельности по изучению сибирских рек стали приобщаться представители художественной интеллигенции» [30]. Согласно документам Государственного архива Иркутской области и Иркутского областного художественного музея им. В.П. Сукачева, «деятели искусства не только поддерживали проекты по созданию общественных и научных центров (Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества, Общества распространения народного образования и народных развлечений в Иркутской губернии), но и сами участвовали в гидрографических экспедициях, пропаганде природных богатств» [30, с. 114–123]. Сотрудничество сибиряков с москвичами и петербуржцами способствовало

накоплению и распространению знаний о северо-восточной части Российской империи среди широких слоев населения, что способствовало формированию интереса к изучению сибирской речной системы и убежденности о необходимости интенсификации развития водных транспортных артерий в региональном сообществе [30, с. 114]. Сибирские художники (Ф.М. Белкин, Н.А. Андреев, Б.И. Лебединский) и коллекционеры (А.П. Богословский, Р.С. Пророков, М.Я. Лейбович) влияли на формирование образа Сибири среди современников. По мнению автора, живописные полотна, «наглядно изображавшие виды сибирских рек, озер, Северного Ледовитого океана, выставленные в музеях, способствовали популяризации знаний о суровой природе, природных богатствах и ландшафтах Сибири» [30, с. 114].

Проекты создания транссибирского водного пути, разрабатывавшиеся как по инициативе частных лиц, так и по решению государственных структур в XIX в., проанализированы в работах иркутских исследователей Е.Н. Туманик [31], А.А. Распопиной [27, 28], Н.М. Лаптева [20] и А.С. Дикунa [11]. Идеи о возможном создании транссибирского водного пути высказывались заинтересованными лицами еще в XVIII — первой половине XIX вв., но более настойчиво стали звучать в середине XIX в. в связи с развитием внутренней и внешней торговли: сибирское купечество, имевшее огромные капиталы, нуждалось в надежных торговых путях. В 1853 г. красноярский купец М.К. Сидоров предложил идею использования сквозного водного пути из р. Енисей через моря Северного Ледовитого океана в порт Архангельск. Благодаря его инициативе, местное купечество получило возможность покупать в Европе и приводить в Сибирь пароходы. В 1880-х гг. на Енисее уже ходило 8 пароходов [20, с. 97]. В 1861 г. кяхтинское купечество, обеспокоенное дороговизной сухопутной перевозки товаров до российских ярмарок, предложило иркутскому и енисейскому купечеству, объединив усилия, обустроить водный путь через всю Сибирь — по Ангаре, Оби, Иртышу, Тоболу и Туре с небольшим волоком. Проекты не получали поддержки от властей, которая считала их авантюристическими и бесперспективными. По мнению автора, «создание бесперебойного транспортного сообщения — сухопутного или водного казалось правительству еще преждевременным, а вложение государственных средств экономически нерентабельным, да и в стратегическом отношении это не считалось первостепенной задачей» [27, с. 360]. Тем не менее, исследования фарватера Ангары проводились, в документах имеется упоминание экспедиции-экскурсии В. Титова, Д. Романова, Н. Щукина, А. Чекановского и др.

Начало серьезных исследований автор относит к 1875 г., когда по инициативе Министерства путей сообщения в Западную и Восточную Сибирь были направлены «описные партии» для проведения комплексных исследовательских работ. Предметом их изучения стали водораздел рек Обь и Енисей, а также течение р. Ангара от Иркутска до места впадения в Енисей. Предстояло изучить глубину, ширину рек, изгибы, влияние их на судоходство, описать характер берегов, пороги, притоки, скорость течения и составить план реки. Одновременно собирались сведения относительно количества судов, типов их постройки, грузоподъемности и стоимости, а также торговли и объема грузоперевозок на протяжении Ангары. Требовалось также предоставить сведения о пристанях, переправах, спасательных средствах, судостроительных местах, метеорологические наблюдения о вскрытии и замерзании рек. На все работы отводилось пять месяцев и выделялось 3560 р. [27, с. 364].

Настойчивое стремление государства решить проблему сибирских транспортных путей в 1870–1880-е гг. соответствовало государственным потребностям, в этот период «общественные инициативы не просто поддерживаются, они перехватываются государством, идет всесторонний сбор материала, рассматриваются проекты организации новых транспортных коммуникаций, выделяются средства для работы исследовательских экспедиций» [27, с. 370]. По убеждению автора, побудительным фактором для рассмотрения государством во второй половине XIX в. вопроса о возможном создании речного пути через всю Сибирь стала «геополитическая экономия», обусловившая «актуальность стягивания пространства Сибири и России в единое целое посредством транспортного потенциала сибирских рек» [27, с. 360].

Обсуждению уникального по своим характеристикам Обь-Енисейского проекта посвящены работы нескольких сибирских историков. В первую очередь следует назвать диссертационное исследование томского историка И.А. Агеева [1, 2, 3]. Автор на основе архивных материалов проанализировал и обобщил различные аспекты разработки и реализации государственного проекта в период с 1882 по 1914 гг.: варианты строительства соединительного канала, изыскательские работы, управленческие аспекты и т.д. По мнению И.А. Агеева, усилия, направленные на воплощение в жизнь этого масштабного проекта, свидетельствовали о его предполагавшемся стратегическом значении для освоения Азиатской части России, прежде всего, для территории Восточной Сибири. Однако на практике его роль оказалась менее существенной; в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали значение канала было практически сведено на нет и его использование практически прекратилось к началу 1920-х гг. Дополняет картину проектирования и строительства Обь-Енисейского канала исследование томского исследователя О.Г. Литвиновой в котором представлены инженерно-технологические аспекты проекта и дана оценка современного состояния останков сооружения конца XIX в., являющегося памятником культуры и истории [21, 22].

Управление Обь-Енисейским каналом в период с 1895 по 1920 гг. осуществлялось Томским округом путей сообщения. Его деятельности посвящены исследования А.Ю. Ижендева [17, 18] и А.А. Завьялова [12]. А.Ю. Ижендеев, описывая функции, подведомственные речные пути и особенности управления ими, выделил три основных периода в истории его существования [18]: 1) 1895–1913 гг. организационный этап, связан с созданием самого Округа и налаживания работы на подведомственных ему водных путях; 2) 1913–1917 гг. — этап реформирования Округа; 3) 1917–1920 гг. — переменчивый и неустойчивый характер деятельности, обусловленный кризисом российской государственности. Исследователем привлекались документы директивно-распорядительного характера, журналы заседаний, переписка, отчетная и статистическая документация из фонда 134 «Томский Округ путей сообщения» Государственного архива Томской области (ГАТО)[17].

В исследовании А.А. Завьялова детально описана деятельность Томского округа путей сообщения по содержанию и развитию водных путей Сибири в период с 1895 по 1917 гг. [12] Автором предпринята попытка детального рассмотрения широкого спектра вопросов: управление водными путями, детали разработки новых направлений водных путей, надзор за судоходством на сибирских реках. Вовлечение значительного количества опубликованных и архивных документов позволили исследователю выявить особенности развития водного транспорта в Сибири в конце XIX — начале XX вв. [12, с. 193–196].

Особо необходимо отметить работы томского исследователя В.Н. Большакова [6, 7]. В процессе изучения политики правительства в отношении развития судоходства на реках Сибири, В.Н. Большаков оперировал значительным объемом документальных источников, отложившихся в федеральных (Российский государственный исторический архив (РГИА). Фф. 159, 174, 1281, 1409) и региональных архивах (Государственный архив Омской области (ГАОО). Фф. 3, 4; Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 3). Он пришел к мнению о том, что в первой половине XIX в. основное внимание правительства уделялось развитию сухопутных путей сообщения. По мнению автора, развитие речных путей в Сибири «ставилось в зависимость от уровня производительных сил края», при этом не учитывался очевидный факт обратного влияния: «развитие путей сообщения должно было ускорить темпы социально-экономического развития и повысить уровень производительных сил» [7, с. 127]. Справедливо утверждение автора о том, что «высшая администрация и бюрократический аппарат в целом руководствовались соображениями сиюминутной выгоды и не заглядывали даже в ближайшую перспективу. Судоходство в регионе развивалось стихийно, без сколь-нибудь ощутимой поддержки государства» [7, с. 127].

В статье В.Н. Большакова проанализированы факторы, способствовавшие возрождению интереса научной общественности к проектам соединения бассейнов Оби и Иртыша в на-

чале XX в. Отсутствие комплексного плана водопользования на реках Сибири приводило к разрозненности действий по изучению и освоению водных ресурсов [6, с. 126–133]. В результате к началу XX в. часть рек была практически не изучена, что препятствовало развитию судоходства. Данные о протяженности, глубинах, судоходности рек зачастую имели противоречивый характер.

Начало новой эры на транспорте в Сибири связано с появлением первых пароходов, которые в 1840-х гг. гудки которых разбудили «безмолвие сибирских рек». Уже через 20 лет успехи парового судоходства в Западной Сибири стали очевидными: в Обь-Иртышского бассейне все транзитные грузы перевозились пароходами [7, с. 130]. В 1875 г. начался новый этап в исследовании водных путей Сибири, куда были отправлены две экспедиции. Одна из них занималась изучением возможности соединения бассейнов Оби и Енисея. Другая проводила изыскания на Ангаре и должна была составить проект улучшения её судоходных условий, поскольку эта река представлялась составной частью непрерывного водного пути от Урала к Байкалу. В последующем изыскательские работы с целью улучшения судоходных условий в Сибири принимают всё более планомерный характер [7, с. 132].

Проблема влияния транспорта на процесс экономического развития Азиатской России проанализирована М.В. Шиловским [32]. В своей работе основное внимание он уделил проектам совершенствования транспортной сети Сибирского региона во второй половине XIX — начале XX вв. Автором сделан вывод о том, что развитие частного судоходства по рекам Сибири позволило во второй половине XIX в. перейти к комбинированию грузовых и пассажирских перевозок за Уралом. Проанализированы проекты соединения Обь-Иртышского и Ангаро-Енисейского речных бассейнов в единую транспортную систему. Высказана мысль о том, что Первая мировая война и социальные катаклизмы 1917–1920 гг. не позволили реализовать столь грандиозный проект [32, с. 8–13].

Планы государства относительно развития водных путей сообщения в Сибири в начале XX в. раскрыты в статье С.А. Сафронова [29]. Автор рассказывает о работе Общего совещания о путях сообщения в Иркутске в 1906 г., мерах правительства П.А. Столыпина по улучшению судоходства на ряде рек Сибири: Чулыме, Ангаре, Селенге, Подкаменной Тунгуске и озере Байкал. Обсуждается стремление чиновников и общественных деятелей России перестроить Обь-Енисейский канал и создать сеть других каналов, которые водным путем соединяли бы Сибирь и Европейскую Россию [29, с. 191–199].

Истории первых частных пароходных компаний в Обь-Иртышье посвящено несколько научных исследований. В работах сургутского историка О.А. Задорожной детально изучена проблема становления водного транспорта в Сибири [13–16]. Предметом исследования автора стала деятельность «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и Торговли», являвшегося основным экономическим субъектом процесса развития водного транспорта в Сибири второй половины XIX в. [15]. Анализ документов, характеризующих количество и качество речного флота, позволил автору выявить важные преимущества компании-лидера по речным перевозкам в конце XIX — начале XX в. Исследование О.А. Задорожной [16] дает детальное представление о качественных и количественных характеристиках работы водного транспорта на реках Западной Сибири, что позволяет увидеть основные черты в деятельности первых компаний речного транспорта, прежде всего, «Товарищества Западно-сибирского пароходства и торговли», действовавшего в Об-Иртышском бассейне. В данной статье автором проанализированы непростые взаимоотношения между заказчиками, клиентами, государством, партнерами и конкурентами в условиях развития капиталистических отношений в Сибири. В статье О.А. Задорожной [13] основное внимание уделено обсуждению проектов путей сообщения, связанных с северо-западной частью Сибири, как важнейшего условия для социально-экономического развития региона. Продемонстрированы различия в позициях власти и предпринимателей относительно целей разрабатывавшихся воднотранспортных проектов и их предполагаемых результатов. Автор приводит данные о протяженности

речных путей Томского округа. В 1913 г. в общей сложности она составляла 12 118 верст, из них 3 895 верст относилось к Иртышскому участку, 4 031 верст — к Обскому участку, 1 797 верст — к Верхне-Иртышскому участку, 2 395 верст — к Обь-Енисейскому участку [13, с. 53]. При этом О.А. Задорожная отмечает, что с точки зрения судостроения преимущественно эксплуатировались средняя и частично в южная части, а остальные не получили должного внимания [13, с. 54]. В то же время именно водные пути в Сибири выполняли важную задачу по «втягиванию» населения удаленных территорий в товарно-денежные отношения. В связи с этим в будущем предполагалось устройство на реках «удобных затонов, необходимых шлюзов и традиционных пристаней в низовьях Оби» [13, с. 55].

Г.Б. Арутюнов, рассматривая историю пароходства в Верхне-Ленском бассейне, отмечал, что «паровому флоту пришлось вести долгую и упорную борьбу за свое признание» [4, с. 95]. Основным препятствием на пути его создания, по мнению автора, была «техническая отсталость промышленности»: во второй половине XIX в. «на р.Лене были представлены такие формы судоходства, как самосплав и бурлацкая тяга с частичным использованием парусов, безраздельно господствовавшие до появления парового флота; конно-машинные суда, пришедшие на смену бурлакам, для буксировки судов против течения; пароходы, являвшие собой новый этап в развитии судоходства» [4, с. 110]. Омский исследователь Т.Ю. Башкирева, рассматривая процесс становления парового флота на реках Обь-Иртышского бассейна в XIX в., привела его качественные и количественные характеристики [5].

Развитие судоходства на реках Сибири в значительной степени зависело от достоверности гидрологических данных. Начавшееся в XIX в. изучение транспортного потенциала Сибирских рек продолжалось в пореволюционный период. Томские историки В.В. Раскоlec и А.Н. Сорокин [25, 26], рассматривая деятельность географического отдела Института исследования Сибири, охарактеризовали его вклад в развитие гидрологии Западной Сибири [26, с. 148-149]. Авторы пришли к выводу о том, что в связи с развитием промышленности на Юге Западной Сибири основное внимание уделялось изучению возможностей судоходства на крупном притоке р.Обь — р.Томи, которая имела второе место по торговому значению после р. Иртыш, и проектированию Кузнецко-Уральского водного пути.

История развития судоходства на р. Иртыш нашла отражение в работах российских и казахстанских исследователей. Изучению истории судоходства на Иртыше во второй половине XIX — начала XX вв. посвящено исследование А.Ж. Габдулиной [8]. Проблема развития водного транспорта в бассейне Иртыша во второй половине 90-х гг. XIX в. — 1914 г. изучена омским историком А.А. Любимовым [23, 24]. Область его исследования представлена территорией в среднем течении р. Иртыш, включая судоходный участок реки от Семипалатинска до Тары. На материалах Тобольской губернии, Семипалатинской и Акмолинской областей показан процесс становления водного транспорта, приведены данные о перевозках [23, с. 124-135].

ВЫВОДЫ. В исследованиях современных сибирских историков, посвященных изучению истории водных путей, можно выделить следующие особенности. Во-первых, происходит переосмысление процессов, связанных с освоением Сибирского региона, появляются новые темы и сюжеты. К популярным у исследователей темам последних лет можно отнести:

- проекты соединения бассейнов крупнейших рек Сибири — Оби и Енисея;
- особенности зарождения и развития пароходства на реках Западной и Восточной Сибири;
- вклад различных категорий населения Сибири (купцы, ученые, художники, меценаты) в изучение и популяризацию речных путей;
- деятельность организаций, повлиявших на развитие путей речных сообщения (Томского округа путей сообщения, «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли», Совета по изучению производительных сил);
- участие энтузиастов в улучшении речных коммуникаций на пространстве от Тихого океана для Урала (А.М. Сибирякова, П.Е. Фунтосова, С.В. Востротина, М.К. Сидорова и др.).

Во-вторых, проблема водных путей рассматривается через призму соотношения интересов Российского государства и частных лиц — купцов, предпринимателей, которые самостоятельно или с привлечением ученых исследовали потенциал сибирских рек и прорабатывали проекты улучшения состояния водных путей, в частности, за счет создания транссибирской речной магистрали и Северного морского пути.

В-третьих, экономическое и социальное значение водного транспорта оценивается в сравнении с сухопутным и железнодорожным. Подчеркивается относительная дешевизна водных перевозок по сравнению с сухопутными.

Предметом изучения историков являются водные пути, относящиеся к речным бассейнам крупнейших российских рек — Оби, Иртыша, Енисея и Лены. Реки Западной Сибири, которые относятся к Обь-Иртышскому речному бассейну, являются объектами преимущественно новосибирских, томских, омских, тюменских и сургутских исследователей. Реки Восточной Сибири, относящиеся к бассейнам Енисея и Лены, фигурируют в основном в работах иркутских и красноярских исследователей.

Широкий спектр тем и обширность источниковой базы позволяют говорить о высоком качестве современных исторических исследований по вопросам проектирования, создания и использования речных путей в Сибири. При этом следует заметить, что в многочисленных публикациях не нашли отражения экологические аспекты использования рек как транспортных артерий, в частности, влияние дноуглубительных и береговыправительных работ, разливов топлива, сброс сточных вод и т.п. Кроме того, отсутствуют современные обобщающие исторические работы по речным бассейнам Азиатской России, позволяющие реконструировать целостную картину развития водных путей в регионе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Агеев И.А. История Обь-Енисейского соединительного водного пути: Дис. ...уч. ст. канд. ист. наук. Томск, 2012. 215 с.
2. Агеев И.А. Обь-Енисейский канал в транспортной системе Сибири (вторая половина XIX начало XX в.) // Вестник Том. гос. ун-та. История. 2010. № 1 (9). С. 14–17.
3. Агеев И.А. Управление изысканием, строительством и эксплуатацией Обь-Енисейского пути // Вестник Том. гос. ун-та. История. 2010. № 2 (10). С. 22–27.
4. Арутюнов Г.Б. История развития водного транспорта Верхне-Ленского бассейна: 1860–1985 гг. Дис... уч.ст. канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 2009. 194 с.
5. Башкирева Т.Ю. Первые пароходные компании Обь-Иртышского бассейна // ОНВ. 2008. № 4 (69). С. 28–30.
6. Большаков В.Н. К истории Обь-Енисейского водного пути (начало XX в.) // Вестник Том. гос. ун-та. 2007. № 295. С. 105–111.
7. Большаков В.Н. Участие государства в функционировании водного транспорта Сибири в XIX в. // Региональные особенности управления государственным хозяйством России XVIII — начала XX в.: М-лы Всероссийской научной конференции, Томск, 22 мая 2007 г. / ГОУ ВПО "Национальный исследовательский Томский государственный университет". Томск: НИ ТГУ, 2007. С. 126–133.
8. Габдулина А.Ж. Основные тенденции развития судоходства на Иртыше и купеческой торговли во второй половине XIX — начале XX вв. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2021. № 3 (72). С. 63–72.
9. Гайдин С.Т., Бурмакина Г.А. Освоение водных путей северной части бассейна Енисея в XVII — начале XX века // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 86–103.
10. Дергачев А.Ю. Научные общества и изучение транспортных путей в Сибири (конец XIX — начало XX в.) // Вестник СГУПС: гуманитарные исследования. 2018. № 1 (3). С. 4–9.
11. Дикун А.С. Организация судоходства по реке Ангаре как одна из сфер предпринимательской деятельности А.М. Сибирякова // Вестник Бурятского государственного университета. 2012. № 7. С. 150–156.

12. Завьялов А.А. Деятельность Томского округа путей сообщения на территории Алтайского округа (Обской участок) в конце XIX начале XX вв. // МНКО. 2011. № 4-2. С. 193-196.
13. Задорожная О.А. Обсуждение проектов речных путей для Обского Севера на совещаниях по проблемам транспорта в начале XX века // Северный регион: наука, образование, культура. 2024. № 4. С. 49-57.
14. Задорожная О.А. Омское речное агентство «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» в Обь-Иртышском водном бассейне (конец XIX — начало XX в.) // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2020. № 1 (15). С. 134-145.
15. Задорожная О.А. Паровой флот «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли» (1898-1917 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. 2017. № 3. С. 167-179.
16. Задорожная О.А. Структура речных перевозок в Обь-Иртышском водном бассейне в конце XIX — начале XX вв. (на примере «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли») // Исторический журнал: научные исследования. 2018. № 6. С. 8-18.
17. Ижендеев А.Ю. Организация регионального управления транспортом России: на материалах Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения в конце XIX — начале XX вв. Дис. ...уч. ст. канд. ист. наук. Томск, 2011. 253 с.
18. Ижендеев А.Ю. Томский округ путей сообщения // Вестник Том. гос. ун-та. 2007. № 300-3. С. 55-56.
19. Комлева Е.В. «Сибирский канал»: проект красноярского купца М.К. Сидорова по соединению низовьев Оби и Енисея (1870-е годы) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 137-163.
20. Лаптев Н.М. Государственная политика и транспортное освоение Сибири во II половине XIX века // Известия Иркутского государственного университета. Серия: История. 2012. № 2-1. С. 96-99.
21. Литвинова О.Г. Инженерно-технологические аспекты строительства водных коммуникаций России в XVIII — первой четверти XX в. (на примере Обь-Енисейской соединительной водной системы). Дис. ...уч. ст. канд. ист. наук. Томск, 2016. 340 с.
22. Литвинова О.Г. Технология строительства Обь-Енисейской соединительной водной системы: первый этап (1882-1886 гг.) // Вестн. Том. гос. ун-та. 2015. № 401. С. 117-126.
23. Любимов А.А. Водные перевозки и экономическое развитие Прииртышья на рубеже XIX-XX вв. // Проблемы экономической и социальной истории Сибири. XVIII — начало XX вв.: Сборник научных статей. Вып. 4. Омск, 2003. С. 124-135.
24. Любимов А.А. Развитие индустриального транспорта в Среднем Прииртышье в 90-е гг. XIX — 1914 г. Дис. ...уч. степ. канд. ист. наук. Омск, 2000. 185 с.
25. Расколец В.В. Экспедиции Д.Ф. Котельникова и В.В. Сапожникова в Обскую губу (1919 г.) // Вестник Томского университета. 2016. № 408. С. 117-124.
26. Расколец В.В., Сорокин А.Н. Деятельность географического отдела Института исследования Сибири и его вклад в развитие геодезии, геофизики и гидрологии Сибирского края (июль 1919 г. — июль 1920 г.) // Вестн. Том. гос. ун-та. 2017. № 425. С. 147-154.
27. Распопина А.А. Сибирские транспортные коммуникации во второй половине XIX в.: геополитическая экономия // Историко-экономические исследования. 2022. № 2. С. 354-388.
28. Распопина А.А. Становление и развитие пароходства в Байкальском водном бассейне в середине XIX — первой четверти XX века. Дис. ...уч. ст. канд. ист. наук. Иркутск, 2004. 264 с.
29. Сафронов С.А. Развитие системы речного транспорта Восточной Сибири в годы Столыпинской аграрной реформы (1906-1917 гг.) // Известия АлтГУ. 2010. № 4-2. С. 191-199.
30. Ткачев В.В. Участие художественной интеллигенции Иркутска в изучении и популяризации водного пространства Сибирского Севера и Прибайкалья во второй половине XIX — начале XX века // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 114-123.
31. Туманик Е.Н. Юзеф Адамовский и становление пароходства в Западной Сибири в середине XIX века / отв. ред.: М.В. Шиловский, М. Волос. Новосибирск: Институт истории СО РАН, 2011. 226 с.
32. Шиловский М.В. Транспортные проекты Азиатской России до 1917 г // Вестник Нижневартовского государственного университета. 2008. № 3. С. 8-13.

REFERENCES

1. Ageev I.A. *Istoriya Ob'-Enisejskogo soedinitel'nogo vodnogo puti* [The history of the Ob-Yenisei Connecting Waterway]: Dis. ...uch. st. kand. ist. nauk. Tomsk, 2012. 215 s. (In Russian).
2. Ageev I.A. *Ob'-Enisejskij kanal v transportnoj sisteme Sibiri (vtoraya polovina XIX nachalo XX v.)* [The Ob-Yenisei Canal in the Siberian transport system (the second half of the 19th and the beginning of the 20th Centuries)] // Vestnik Tom. gos. un-ta. Istoriya. 2010. № 1 (9). Ss.14-17. (In Russian).
3. Ageev I.A. *Upravlenie izyskaniem, stroitel'stvom i ekspluatatsiej Ob'-Enisejskogo puti* [Management of the survey, construction and operation of the Ob-Yenisei Railway] // Vestnik Tom. gos. un-ta. Istoriya. 2010. № 2 (10). Ss.22-27. (In Russian).
4. Arutyunov G.B. *Istoriya razvitiya vodnogo transporta Verhne-Lenskogo bassejna: 1860-1985 gg.* [History of the development of water transport in the Upper Lena basin: 1860-1985]. Dis... uch.st. kand. ist. nauk. Rostov-na-Donu, 2009, 194 s (In Russian).
5. Bashkireva T.YU. *Pervye parohodnye kompanii Ob'-Irtyshskogo bassejna* [The first steamship companies of the Ob-Irtysh basin] // ONV. 2008. № 4 (69). Ss.28-30. (In Russian).
6. Bol'shakov V.N. *K istorii Ob'-Enisejskogo vodnogo puti (nachalo XX v.)* [On the history of the Ob-Yenisei Waterway (early XX century)] // Vestnik Tom. gos. un-ta. 2007. № 295. Ss.105-111. (In Russian).
7. Bol'shakov V.N. *Uchastie gosudarstva v funkcionirovanii vodnogo transporta Sibiri v XIX v.* [State participation in the functioning of Siberian water transport in the 19th century] // Regional'nye osobennosti upravleniya gosudarstvennym hozyajstvom Rossii XVIII — nachala XX v.: M-ly Vserossijskoj nauchnoj konferencii, Tomsk, 22 maya 2007 g. / GOU VPO "Nacional'nyj issledovatel'skij Tomskij gosudarstvennyj universitet". Tomsk: NI TGU, 2007. Ss. 126-133. (In Russian).
8. Gabdulina A.ZH. *Osnovnye tendencii razvitiya sudohodstva na Irtyshe i kupecheskoj trgovli vo vtoroj polovine XIX — nachale XX vv.* [The main trends in the development of shipping on the Irtysh and merchant trade in the second half of the XIX — early XX centuries] // Vestnik Surgut'skogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta. 2021. № 3 (72). Ss.63-72. (In Russian).
9. Gajdin S.T., Burmakina G.A. *Osvoenie vodnyh putej severnoj chasti bassejna Eniseya v XVII — nachale HKH veka* [Development of waterways in the northern part of the Yenisei basin in the 17th — early 20th century] // Istoricheskij kur'er. 2022. № 3 (23). Ss.86-103. (In Russian).
10. Dergachev A. YU. *Nauchnye obshchestva i izuchenie transportnyh putej v Sibiri (koniec XIX — nachalo XX v.)* [Scientific societies and the study of transport routes in Siberia (late 19th — early 20th centuries)] // Vestnik SGUPS: gumanitarnye issledovaniya. 2018. № 1 (3). Ss.4-9. (In Russian).
11. Dikun A.S. *Organizaciya sudohodstva po reke Angare kak odna iz sfer predprinimatel'skoj deyatel'nosti A.M. Sibiryakova* [The organization of navigation on the Angara River as one of the spheres of entrepreneurial activity of A.M. Sibiryakov] // Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012. № 7. Ss.150-156. (In Russian).
12. Zav'yalov A.A. *Deyatel'nost' Tom'skogo okruga putej soobshcheniya na territorii Altaj'skogo okruga (Obskoj uchastok) v konce XIX nachale XX vv.* [The activity of the Tomsk railway District in the territory of the Altai District (the Ob area) in the late 19th and early 20th centuries.] // MNKO. 2011. № 4-2. Ss.193-196. (In Russian).
13. Zadorozhnyaya O.A. *Obsuzhdenie proektov rechnyh putej dlya Obskogo Severa na soveshchaniyah po problemam transporta v nachale HKH veka* [Discussion of river route projects for the Ob North at meetings on transport problems in the early twentieth century] // Severnyj region: nauka, obrazovanie, kul'tura. 2024. № 4. Ss.49-57. (In Russian).
14. Zadorozhnyaya O.A. *Parovoj flot «Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parohodstva i trgovli» (1898-1917 gg.)* [Steam Fleet of the West Siberian Shipping and Trade Association (1898-1917)] // Istoricheskij zhurnal: nauchnye issledovaniya. 2017. № 3. Ss.167-179. (In Russian).
15. Zadorozhnyaya O.A. *Omskoe rechnoe agentstvo «Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parohodstva i trgovli» v Ob'-Irtyshskom vodnom bassejne (koniec XIX — nachalo XX v.)* [Omsk River Agency of the West Siberian Shipping and Trade Association in the Ob-Irtysh Basin (late 19th — early 20th centuries)] // Social'no-ekonomicheskij i gumanitarnyj zhurnal Krasnoyarskogo GAU. 2020. № 1 (15). Ss.134-145. (In Russian).

16. Zadorozhnyaya O.A. *Struktura rechnyh perevozok v Ob'-Irtyshtskom vodnom bassejne v konce XIX — nachale XX vv. (na primere «Tovarishchestva Zapadno-Sibirskogo parohodstva i trgovli»)* [The structure of river transportation in the Ob-Irtysk basin in the late 19th and early 20th centuries. (using the example of the West Siberian Shipping and Trade Association)] // *Istoricheskij zhurnal: nauchnye issledovaniya*. 2018. № 6. Ss.8–18. (In Russian).
17. Izhendeev A.YU. *Organizaciya regional'nogo upravleniya transportom Rossii: na materialah Sibirskoj zheleznoj dorogi i Tomskogo okruga putej soobshcheniya v konce XIX — nachale XX vv.* [Organization of regional transport management in Russia: based on the materials of the Siberian Railway and the Tomsk Railway District in the late 19th and early 20th centuries.] Dis. na soisk. uch. st. kand. ist. nauk. Tomsk, 2011. 253 s. (In Russian).
18. Izhendeev A.YU. *Tomskij okrug putej soobshcheniya* [Tomsk Railway District] // *Vestnik Tom. gos. un-ta*. 2007. № 300–3. Ss.55–56. (In Russian).
19. Komleva E.V. «Sibirskij kanal»: *proekt krasnoyarskogo kupca M.K. Sidorova po soedineniyu nizov'ev Obi i Eniseya (1870-e gody)* ["Siberian Canal": the project of the Krasnoyarsk merchant M.K. Sidorov to connect the lower reaches of the Ob and Yenisei (1870s)] // *Istoricheskij kur'er*. 2022. № 3 (23). Ss.137–163. (In Russian).
20. Laptev N.M. *Gosudarstvennaya politika i transportnoe osvoenie Sibiri vo II polovine XIX veka* [State policy and transport development of Siberia in the second half of the 19th century] // *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya*. 2012. № 2–1. Ss. 96–99. (In Russian).
21. Litvinova O.G. *Inzhenerno-tehnologicheskie aspekty stroitel'stva vodnyh kommunikacij Rossii v XVI–II — pervoj chetverti XX v. (na primere Ob'-Enisejskoj soedinitel'noj vodnoj sistemy)*. [Engineering and technological aspects of the construction of water communications in Russia in the 18th — first quarter of the 20th century (using the Ob-Yenisei connecting water system as an example)] / Dis. ...uch. st. kand. ist. nauk. Tomsk, 2016. 340 s. (In Russian).
22. Litvinova O.G. *Tekhnologiya stroitel'stva Ob'-Enisejskoj soedinitel'noj vodnoj sistemy: pervyj etap (1882–1886 gg.)* [Technology of construction of the Ob-Yenisei connecting water system: the first stage (1882–1886)] // *Vestn. Tom. gos. un-ta*. 2015. № 401. Ss.117–126. (In Russian).
23. Lyubimov A.A. *Vodnye perevozki i ekonomicheskoe razvitiye Priirtysh'ya na rubezhe XIX–XX vv.* [Water transportation and economic development of the Irtysh region at the turn of the 19th–20th centuries] // *Problemy ekonomicheskoy i social'noj istorii Sibiri. XVIII — nachalo XX vv.: Sbornik nauchnykh statej*. Vyp. 4. Omsk, 2003. Ss. 124–135. (In Russian).
24. Lyubimov A.A. *Razvitiye industrial'nogo transporta v Srednem Priirtysh'e v 90-e gg. XIX — 1914 g.* [The development of industrial transport in the Middle Irtysh region in the 90s of the XIX — 1914] Dis. ... uch. step. kand. ist. nauk. Omsk, 2000. 185 s. (In Russian).
25. Raskolec V.V. *Ekspedicii D.F. Kotelnikova i V.V. Sapozhnikova v Obskuyu gubu (1919 g.)* [Expeditions of D.F. Kotelnikov and V.V. Sapozhnikov to the Gulf of Ob (1919)] // *Vestnik Tomskogo universiteta*. 2016. № 408. Ss. 117–124. (In Russian).
26. Raskolec V.V., Sorokin A.N. *Deyatel'nost' geograficheskogo otdela Instituta issledovaniya Sibiri i ego vklad v razvitiye geodezii, geofiziki i gidrologii Sibirskogo kraja (iyul' 1919 g. — iyun' 1920 g.)* [Activities of the Geographical Department of the Siberian Research Institute and its contribution to the development of geodesy, geophysics and hydrology of the Siberian Region (July 1919–June 1920)] // *Vestn. Tom. gos. un-ta*. 2017. № 425. Ss.147–154. (In Russian).
27. Raspopina A.A. *Sibirskie transportnye kommunikacii vo vtoroj polovine XIX v.: geopoliticheskaya ekonomiya* [Siberian Transport Communications in the Second Half of the 19th Century: Geopolitical Economy] // *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. 2022. № 2. Ss.354–388. (In Russian).
28. Raspopina A.A. *Stanovlenie i razvitiye parohodstva v Bajkal'skom vodnom bassejne v seredine XIX — pervoj chetverti XX veka* [The formation and development of shipping in the Baikal water basin in the mid-19th — first quarter of the 20th century] Dis. ...uch. st. kand. ist. nauk. Irkutsk, 2004. 264 s. (In Russian).

29. Safronov S.A. *Razvitie sistemy rechnogo transporta Vostochnoj Sibiri v gody Stolypinskoj agrarnoj reformy (1906–1917 gg.)* [Development of the river transport system in Eastern Siberia during the Stolypin Agrarian Reform (1906–1917)] // *Izvestiya AltGU*. 2010. № 4–2. Ss.191–199. (In Russian).
30. Tkachev V.V. *Uchastie hudozhestvennoj intelligencii Irkutska v izuchenii i populyarizacii vodnogo prostranstva Sibirskogo Severa i Pribajkal'ya vo vtoroj polovine XIX — nachale XX veka* [The participation of the artistic intelligentsia of Irkutsk in the study and popularization of the water area of the Siberian North and the Baikal region in the second half of the XIX — early XX century] // *Istoricheskij kur'er*. 2022. № 3 (23). Ss.114–123. (In Russian).
31. Tumanik E.H. *YUzef Adamovskij i stanovlenie parohodstva v Zapadnoj Sibiri v seredine XIX veka* [Józef Adamowski and the development of shipping in Western Siberia in the mid-19th century] / otv. red.: M.V. SHilovskij, M. Volos. Novosibirsk: Institut istorii SO RAN, 2011. 226 s. (In Russian).
32. SHilovskij M. V. *Transportnye proekty Aziatskoj Rossii do 1917 g* [Transport projects of Asian Russia before 1917] // *Vestnik Nizhnevartovskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2008. № 3. Ss.8–13. (In Russian).