

УДК 957.1:656.65(571.53)
ББК 63.3:39.4(235.55)

А.А. Распопина
*кандидат исторических наук, доцент,
Байкальский государственный университет
экономики и права*

ПЕРВЫЕ ПРОЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПАРОХОДСТВА НА БАЙКАЛЕ

Речь в статье идет о первых проектах создания пароходства на Байкале, которые предлагались еще начальниками иркутского адмиралтейства, особенностях байкальской навигации и первых пароходах, появившихся на озере в 1844 г. Рассматривается работа пароходных компаний Мясникова, Бенардаки и Рукавишникова.

Ключевые слова: судоходство, адмиралтейство, пароходство, оз. Байкал, пароходные компании.

А.А. Raspopina
*PhD in History, Associate Professor
Baikal State University of Economics and Law*

FIRST PROJECTS OF STEAM NAVIGATION ON BAIKAL

The article addresses to the first projects of steam navigation organization on Baikal that were suggested by the Irkutsk Admiralty superior, describes the Baikal navigation specifics and first steamboat that first appeared in 1844. The author examines the Mesniyacov, Bernadacky, Rucavishnicova's steam navigation companies' activity.

Keywords: navigation, Admiralty, steam navigation, Baikal, steam navigation companies.

К началу XIX в. на Байкале активно развивалось судоходство. Ежегодно в навигацию вступали казенные и частные парусные суда. Как сообщал коллежский советник Н. Семивский, «они во множестве разной величины плавают по озеру, с пассажирами, с продажной мукой и крупой, разными товарами. На сих парти-

кулярных судах от Иркутска отправляется по подрядам казенное вино, соль, а из-за Байкала, с Нерчинских горных заводов, перевозится свинец» [8, с. 38]. Байкальские суда того времени были нескольких типов. Наиболее распространенными являлись дощаники, которые представляли собой плоскодонные одномачтовые суда, сколоченные из досок, из-за чего получили и свое название, длина их составляла от 10 до 17 саж., ширина — от 2 до 4 саж. Грузоподъемность колебалась от 3 до 7 тыс. пудов. Аналогичную дощаникам конструкцию имели байкальские лодки, ангарские и байкальские карбасы, они отличались преимущественно, лишь меньшей грузоподъемностью, поднимая до 2 тыс. пудов. Для плавания по мелководью там, где не могли пройти крупные суда, чаще всего использовались паузки («павозки»). Тоже плоскодонные, с острым носом и прямой кормой, достигавшие в длину 11 саж., при ширине до 3,5 саж., они могли поднимать до 1,5 тыс. пудов груза. При попутном ветре перейти через Байкал на таких судах можно было за 8–16 часов. Однако о мореходных качествах этих судов довольно нелестно отзывался Л.А. Гагемейстер — морской офицер, в 1812–1815 гг. состоявший в должности начальника Иркутского адмиралтейства. По его словам, байкальские суда «так неуклюже и дурно устроены, что ходят лишь при самом попутном ветре и, несмотря на то, что при выходе из Ангары противоположный берег виден, они не в состоянии определить точки, к которой пристанут, и иногда борются с ветром и волнами по несколько недель» [2, с. 657]. Но это не мешало им конкурировать с казенными парусниками.

Ежегодно, в помощь военным судам (на Байкале, как правило, находились два транспортных судна и один бот) казной занимались частные дощаники для доставки в Баргузин и к устью р. Верхней Ангары казенного вина, соли и продовольствия для жителей тех мест. Особое развитие частное судоходство получило в конце XVIII — первой половине XIX в., в связи с бурным ростом русско-китайской торговли через Кяхту, развитием рыболовных промыслов на Байкале, дальнейшим активным освоением забайкальских территорий.

С 20-х гг. XIX в., стали появляться мнения в пользу создания на Байкале парового флота. Одно из первых таких предложений

поступило в Министерство путей сообщения в начале 1823 г. от инженер-полковника Козена. Идея в то время оказалась слишком нова и не нашла поддержки даже на местном уровне: ни начальник иркутского адмиралтейства — капитан-лейтенант А.С. Вальронт, ни «совет, составленный из трех байкальских штурманских помощников» не поддержали это предложение, не видя в нем особой необходимости¹. Капитан-лейтенант Вальронт положился на опытность байкальских мореходов и поручил решить этот вопрос им, но ходившие на уже привычных байкальских транспортах мореходы не смогли оценить тех выгод, которые открывались с использованием пароходов. Но далеко не все морские офицеры, возглавлявшие адмиралтейство придерживались подобных взглядов и отрицали необходимость заведения пароходов. Предложение о необходимости открытия по Байкалу пароходных рейсов, поддерживали некоторые опытные морские офицеры, возглавлявшие Иркутское адмиралтейство: будущий декабрист — В.И. Штейнгейль (возглавлял адмиралтейство с мая 1807 по ноябрь 1809 гг.) и Ю.А. Гагемейстер — участник кругосветного плавания, возглавлявший адмиралтейство с 1812 по 1815 гг. По их мнению, «использование пароходов откроет новую эпоху в сообщении с Забайкальским краем и повлечет за собой неисчислимые выгоды в коммерческом отношении... теперь же, их еще не понимают, или не хотят понимать» [10, с. 221].

В должность управляющего адмиралтейством в 1824 г. вступил морской офицер — лейтенант П.С. Лутковский — он также как и его предшественники (Штейнгейль и Гагемейстер) оценил выгоды, которые могло принести установление пароходного сообщения на озере-море. По этому поводу он неоднократно обращался к генерал-губернатору Восточной Сибири и в Морское министерство. При существовании даже одного парохода и хотя бы одного транспорта с тендерным вооружением, более подходящим, по его мнению, для Байкала можно было значительно увеличить скорость грузоперевозок, одновременно сократив издержки казны на содержание судов и команды.

¹ Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 1.

Обращаясь к генерал-интенданту флота В.М. Головнину, рапортом от 13 октября 1828 г. Лутковский отмечал, что содержание в настоящее время на Байкале трех транспортных судов, «на которых одной команды надлежит иметь не менее 42 человек, но что при двухмачтовой бригаской остнастке не совсем достаточно» и убыточно для казны, тогда как пароходство принесет ощутимую пользу [10, с. 221]. Высказывалась мысль о возможности превращения в пароход любого из транспортов, машины же могли быть доставлены из Екатеринбурга. Экономии Лутковский видел и в том, что вместо кузнечного мастера при иркутском адмиралтействе с жалованием 1000 р. в год, можно было взять ученика механика с меньшим жалованием. Упростилось бы и вооружение судов — на пароходах не требуется такого количества такелажа как на парусниках, в связи с чем лейтенант предполагал уменьшить прядильную команду и «не держать мастерового помощника, получающего 300 р. жалования»¹. Расходы за 1827 г. на содержание адмиралтейских судов и команды по сведениям, представленным Лутковским составили: 1029 р. 34 к. и 7424 р. 74 к. соответственно. Доход адмиралтейства за тот же год (за перевоз через Байкал) был довольно незначительным — 570 р. 47 к. Обращая внимание на убыточность существования казенного парусного судоходства на Байкале, Лутковский тем не менее не высчитывает во сколько может обойтись казне содержание пароходов, его скорее интересует техническая сторона дела.

Принимая во внимание довольно сложные навигационные условия на озере-море — использование пароходов действительно было бы наиболее удобно, а значит и выгоды в финансовом отношении могло приносить несравненно больше. Движение пароходов не зависело бы более от капризов погоды, в отличие от парусных адмиралтейских и купеческих судов, вынужденных иногда по несколько дней ожидать попутного ветра, находясь у берега или в море. Во время шторма мощные пароходы, благодаря наличию паровой машины и гребных колес, имели бы несравненно большее преимущество перед парусными

¹ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 6.

судами. Использование пароходов позволило бы значительно уменьшить и численность морской команды, к тому же не всегда хорошо знакомой со сложной морской оснасткой и управлением судов, а также значительно сократить время перехода через Байкал. Местное же купечество, по словам Лутковского, осуществляя судоходство по озеру-морю, и перевозя некоторое количество казенных грузов, а также товаров, поступавших благодаря кяхтинской торговле, «не имело нужды жертвовать издержками для заведения пароходства»¹.

Однако к этому времени, когда Лутковский предлагал свой проект, относятся только первые попытки учреждения пароходства в России, оно еще не получило широкого распространения и было действительно непривычно. Общее количество судов нового типа составляло тогда в стране всего несколько единиц.

Честь изобретения и строительства первого парохода принадлежит американскому инженеру Р. Фултону. 17 августа 1807 г. построенный им пароход «Клермонт», был спущен на воду и стал совершать регулярные пассажирские рейсы между Нью-Йорком и Олбани. А уже через 12 лет — в 1819 г. американский пароход «Саванна» стал первым паровым судном, пересекшим Атлантический океан. Это было трехмачтовое судно с парусным вооружением баркентины и одноцилиндровой паровой машиной мощностью 72 силы. Гребные колеса «Саванны» были изготовлены из кованого железа и в течение часа могли убираться на палубу при ходе под парусами [9, с. 6]. 13 сентября 1819 г. пароход вошел в устье Невы.

В России начало пароходства относят к 1815 г. и связывают, прежде всего, с именем Карла Бердта. 9 июня 1817 г. он получил привилегию на строительство и эксплуатацию пароходов в России. Но эта привилегия стала, скорее сдерживающим фактором развития нового вида транспорта. Всякий раз для организации пароходства на том или ином водном пути требовались особые «изъятия из привилегии» К. Бердта, имевшей силу до 1843 г. Именно она стала основным препятствием при создании в 1823 г. буксирного пароходства на Днепре и, вполне возмож-

¹ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 2 об.

но, что сыграла свою отрицательную роль и при обсуждении вопроса об установлении пароходства по Байкалу.

Несмотря на очевидную пользу установления пароходного сообщения по озеру, кораблестроительный департамент не поддержал высказанных начальником адмиралтейства предложений. По этому поводу из Петербурга сообщили, что хотя заведение на Байкале пароходов возможно и носит существенные выгоды, но они в большей степени «касаются до Гражданского ведомства, то ему и следует испросить на заведение судов Высочайшего соизволения, тогда уже и Морское ведомство займется распоряжением о заведении оных»¹.

Вновь о пароходах на Байкале заговорили через несколько лет, в то время, когда серьезно обсуждался вопрос о не только о возможном прекращении существования казенного байкальского судоходства, но и адмиралтейства в Иркутске (те стратегические задачи, принимая во внимание которые создавали адмиралтейство, при изменившейся дипломатической ситуации стали не столь актуальны). По мнению капитан-лейтенанта Васильева, командированного в Иркутск с инспекторской проверкой, наибольшую выгоду для казны принесет передача перевоза через Байкал в частные руки, что обойдется не дороже 10 000 р. в год тогда как, за последние пять лет на содержание адмиралтейства и команды ушло 201 841 р., ссыльных же за этот период перевезено всего 1 639 человек². С этим легко могли справиться и частные судохозяева.

В это время и поступило новое предложение об использовании пароходов в Восточной Сибири, но уже от частного лица. В июне 1838 г., ростовский купец первой гильдии, сибирский золотопромышленник Н.Ф. Мясников подал министру финансов графу Е.Г. Канкрину прошение о предоставлении ему привилегии для организации буксирного пароходства на реках Иртыше, Оби, Енисее и Лене и их притоках, а также на Байкале [1, с. 98]. Рассмотрение этого вопроса правительством затянулось.

С ликвидацией казенного байкальского флота в октябре 1839 г., судоходство по Байкалу, Ангаре и Селенге с начала

¹ РГАВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 17.

² Там же. Д. 1251. Л. 28.

40-х гг. XIX в., полностью перешло в частные руки. Указом от 28 мая 1840 г., было утверждено распоряжение генерал-губернатора Восточной Сибири, о найме частных судов для перевозки в Забайкальский край арестантов и чиновников, следующих туда по делам службы [6, с. 354]. Недостатка в грузах не наблюдалось, но перевозка вполне могла осуществляться силами частных предпринимателей, незначительную конкуренцию составляла в то время только Кругоморская дорога. В основном в силу того, что не существовало точного расписания прихода и отхода судов, которые могли задержать непогода, сложные условия судоходства на отдельных участках пути, или другие непредвиденные трудности. Серьезной опасности могли подвергаться суда, идущие через Байкал под парусами, особенно застигнутые сильным штормовым ветром. Тем не менее, водные перевозки обходились значительно дешевле и были намного выгоднее для сибирского купечества, чем транспортировка грузов сухим путем.

В ноябре 1839 г. министр финансов запросил мнения генерал-губернаторов Западной и Восточной Сибири относительно установления на сибирских реках пароходного сообщения. Наибольшую заинтересованность в этом вопросе проявил генерал-губернатор Восточной Сибири. Опасения относительно проекта купца Н.Ф. Мясникова, который, скорее всего, будет иметь «зловредные последствия», высказал П.Д. Горчаков, бывший тогда генерал-губернатором Западной Сибири. Развитие парового судоходства здесь, по его мнению, «сосредоточит доходы в руках одного частного лица, отнимет у гужевого транспорта грузы и около 1,5 млн. р., зарабатываемых населением и поступающих в конечном счете в казну» [1, с. 98].

Не смотря на это, правительство благосклонно отнеслось к проекту предприимчивого купца что, как нельзя кстати, совпадало с желанием самого правительства улучшить сообщение с восточными окраинами империи и являлось необходимым как в торговом, так и в стратегическом отношении. Россия стремилась прочно укрепиться на востоке, но старалась осуществлять это под видом различных купеческих компаний, не привлекая внимания иностранных государств. Так, в 40-х начале 50-х гг.

XIX в. активное участие в реализации проектов российского правительства по закреплению дальневосточных территорий, а конкретнее Приамурья и Сахалина, играла Российско-Американская компания (РАК). Именно в это время велась подготовка почвы к постепенному проникновению России в амурский край. Долгое время между Россией и Китаем не существовало четко выраженной границы — в Нерчинском договоре от 1689 г. имелось весьма пространное, но не четкое рассуждение о пограничных территориях. В результате вопрос о реке Амур оставался невыясненным, что являлось весьма существенным препятствием для использования этой реки Россией в качестве водной магистрали. В это время успешно развивалась кяхтинская торговля, по сведениям Г.И. Невельского, она приносила ежегодную прибыль от 500 тыс. до 1 млн. р. На попытку России начать переговоры о разграничении, Китай отвечал решительным отказом, либо просто грозил прекратить Кяхтинскую торговлю. В России понимали необходимость использования р. Амура для дальнейшего хозяйственного освоения Сибири и Дальнего Востока, а также охраны восточных границ империи, но, так как само правительство не могло лично заняться этими вопросами, не вызвав определенных подозрений у иностранных держав, то главная роль в решении этого вопроса была отведена именно РАК. После упразднения адмиралтейства государство лишилось на Байкале военно-морской базы, хотя все грузы и пассажиров можно было перевозить и силами частных судовладельцев, но наличие субсидируемого казной судоходства или пароходства, на которое возлагались и некоторые обязанности перед государством, было несравненно выгодно. Скорее всего, на учреждаемое Мясниковым пароходство возлагались определенные надежды, связанные с укреплением торговых отношений, а также промышленным освоением сибирского края, более активном использовании в транспортном отношении сибирских рек, а кроме того — наличие быстрой бесперебойной пароходной переправы, которая стала бы очень востребована в случае обострения дипломатических отношений с Китаем, что могло пригодиться государству.

8 декабря 1839 г. Н.Ф. Мясников получил 10-летнюю привилегию на учреждение парового судоходства на сибирских вод-

ных путях [1, с. 99]. В течение трехлетнего периода Мясников обязывался открыть пароходное сообщение. Вследствие трудностей, встреченных в приобретении машин и сложности установления пароходства в течение строго определенного времени, Указом от 15 апреля 1842 г. этот срок был «продолжен еще на две навигации 1843 и 1844 гг.» [7, с. 445].

Однако если организация пароходного движения в Западной Сибири складывалась не совсем удачно, то в Восточной — напротив, дела шли более успешно. В 1844 г. в с. Грудиного под Иркутском были построены два колесных парохода: 32-сильный «Император Николай I» и 50-сильный «Наследник Цесаревич». Оба выстроены «в одно лето опытным мастером — Никитой Михайловичем Батуриным (пришлым из Архангельской губернии), но машины не соответствовали назначению буксирных пароходов. Зато для пассажиров, хотя и без особого комфорта, были устроены отдельные каюты, буфет и другие необходимые приспособления»¹. Пароходы были плоскодонные, выстроенные из дерева, в помощь слабосильным машинам оба имели по две мачты с кливерами, прямыми и косыми парусами. Капитанами назначались опытные «вожаки», ранее ходившие на байкальских дощаниках, так «Александром Невским» долгое время командовал Михаил Прокопьевич Серебренников, живший в с. Лиственничном. Как свидетельствует иркутская летопись: «26 июня 1844 года, в 8 часов вечера, в Иркутск прибыл первый пароход — “Император Николай I” ... остановился против казенной аптеки, позволяли входить на него и посмотреть его устройство». На следующий день пароход с генерал-губернатором Рупертом на борту, гражданским губернатором Пятницким, а также приглашенными с семействами отправился в Вознесенский монастырь. 29 июня, в 8 утра пароход вернулся обратно, он «пошел вверх по Ангаре при действии своей машины и парусов, остановился ненадолго повыше Триумфальных ворот, а в четвертом часу ушел к Байкалу» [5].

Сведения о первых байкальских пароходах, объеме грузо-перевозок, доходности нового предприятия, а также о судоход-

¹ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 38.

стве по сибирским рекам, довольно отрывочны. Их содержали на тот момент лишь отчеты сибирских генерал-губернаторов. Правда, первые годы существования пароходного сообщения на озере, губернаторы предпочитали воздерживаться от высказывания слишком оптимистичных предположений относительно будущего пароходства, особенно по результатам одной-двух навигаций, отмечая, что «пароходство в Иркутской губернии в настоящее время представляет одну только попытку»¹.

Согласно отчету Иркутского губернатора за 1850 г., за перевозку грузов и пассажиров в навигацию этого года Н.Ф. Мясников выручил 23 054 р. 17 к. серебром. Расходы по содержанию пароходов и буксируемых судов, служащих и рабочих составили 19 511 р. 89 к. Доход исчислялся всего в 3 542 р. 28 к. [1, с. 101]. Если учесть, что стоимость только машин двух пароходов составляла 164 тыс. р., то при таком доходе пришлось бы ждать погашения затрат около 50 лет. С 21 мая по 15 ноября 1851 г. рейсы по Байкалу совершали два парохода: «Император Николай», сделавший 28 рейсов между пристанями Лиственничной и Посольском, и «Наследник Цесаревич» — выполнивший между этими пристанями 86 рейсов. К Туркинским минеральным водам каждый сделал по одному рейсу². Но, хотя в 1851 г. работало два парохода, в отличие от 1850 г. — когда 32-сильный пароход из-за повреждения машины был поставлен на прикол, но грузов ими было перевезено всего лишь 13 928 пудов 16 ф., тогда, как в 1850 г. — 72 235 пудов 33 ½ ф. За перевоз через Байкал клади и пассажиров в 1851 г. выручили 18 512 р. 76 к., расходы по содержанию пароходов, состоящих при них четырех транспортов и двух речных судов, а также служащих и рабочих составили 16 880 р. 33 ¼ к., доход соответственно — 1 632 р. 43 к.³

Привилегия, выданная Н.Ф. Мясникову стала, по сути, монопольным правом на организацию пароходства в Сибири, и она долгое время оказывала сдерживающее влияние на развитие пароходства по сибирским рекам, препятствовала возник-

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1281. Оп. 4. Д. 120. Л. 31.

² Там же. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 86. Л. 27 об.

³ Там же.

новению конкуренции и вложению капиталов в новую, обещающую стать перспективной сферу деятельности. Настороженно относилось к пароходам местное население и сибирское купечество, предпочитая отправлять часть товаров, преимущественно чай, на обычных сплавных судах, как более безопасных или гужевым транспортом. Долгое время некоторые купцы даже боялись ехать на пароходах. Только с середины 50-х гг. XIX в. они начали осознавать пользу пароходства, как по скорости доставки товаров, так и по относительной дешевизне провозных цен [4, с. 69]. Аналогичная картина отношения к пароходам наблюдалась и в европейской России, и в Америке.

Окончание срока действия привилегии, а также спрос на перевозку грузов и пассажиров стимулировали развитие байкальского пароходства. В 1851–1859 гг. все дело перешло к «Наследникам Н.Ф. Мясникова», грузоперевозки совершались через Байкал в Посольск. Вследствие своего мелководья Посольская пристань была чрезвычайно неудобной, подойти к ней во время шторма или даже просто свежего ветра пароходам было довольно сложно, а порой и рискованно. Неоднократно возникали и аварийные ситуации. Случалось что пароходы, при сильном ветре и волнении озера не могли встать на якорь, и вынуждены были в результате этого, возвращаться обратно в Лиственничное вместе с пассажирами. Представители байкальского пароходства обращались к местным властям, прося разрешения на перенос пристани в залив Прорву, находящийся в девяти верстах от Посольска, как более безопасный¹. О неудобстве пароходной пристани сообщал в своем отчете и генерал-лейтенант Муравьев, бывший тогда Сибирским генерал-губернатором. Он обратился к капитану 2-го ранга Козакевичу с просьбой исследовать пристань у Посольска и «если она окажется действительно не соответствующей своему назначению, то избрать другое, более удобное место на той же стороне Байкала»². В результате было разрешено использовать Прорвинский залив только во время бурной погоды.

¹ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 403. Л. 8.

² РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 2560. Л. 1009.

По данным отчета Сибирского генерал-губернатора, в 1855 г. по Байкалу совершал рейсы только один пароход — «Наследник Цесаревич», «Император Николай I» потерпел крушение во время шторма на Байкале осенью 1854 г. Несмотря на усиленную эксплуатацию 50-ти сильного «Наследника Цесаревича», имеющего на буксире 7 судов, удалось выручить 21 477 р. 96 к., а расходы составили 19 777 р. 96 к., таким образом, прибыли было получено всего 1 700 р. При этом было сделано 104 рейса через Байкал, перевезено 2 829 пассажиров, 75 101 пуд 35 фунтов различной клади, 600 бочек спирта и переведено на буксире 8 купеческих судов¹.

По истечении срока привилегии, выданной Мясникову, в связи с ростом спроса на грузоперевозки и прибыльностью нового предприятия, хотя первое время и незначительной, было образовано новое, конкурирующее «Пароходство г-на Бенардаки», под управлением Бессонова. В апреле 1859 года оно соединилось с наследниками Н.Ф. Мясникова, образовав «Пароходство наследников Мясникова и поручика Бенардаки», действовавшее с 1859 по март 1860 гг. Таким образом, байкальская флотилия стала состоять из трех пароходов, общей мощностью 190 сил и 10 буксирных судов. В нее входили: принадлежавший ранее наследникам Н.Ф. Мясникова — «Наследник Цесаревич» и два новых паровых судна: «Бенардаки» и «Муравьев-Амурский» с железным корпусом, предназначенный для совершения рейсов от с. Лиственничного по Байкалу и р. Селенге до Чертовкиной пристани, и обратно. Эта пристань располагалась в 15 верстах выше устья р. Селенги, сюда водным путем доставляли российские товары, для торговли с Китаем, здесь они выгружались и до Кяхты перевозились уже гужевым способом.

В целом деятельность Компании развивалась довольно успешно: почти в два раза, по сравнению с 1858 г., увеличилось количество пассажироперевозок и более чем в два — грузооборот². Однако предприниматели, рассчитывавшие явно на более

¹ РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 2560. Л. 819.

² ГАИО. Ф. 24. Оп. 2. Д. 130. Л. 281.

высокую прибыль, по завершении навигации приняли решение о ликвидации пароходства.

В марте 1860 г. отставной поручик Дмитрий Егорович Бенардаки направил в Главное управление Восточной Сибири прошение, в котором сообщал о продаже всего пароходства почетному гражданину мензелинскому купцу первой гильдии Василию Никитичу Рукавишникову и просил проинформировать об этом местные власти. В распоряжение Рукавишникова переходили два парохода, построенных в 1858 г. — «Муравьев» и «Бенардаки», со всем такелажем, снастями, судами, якорями, инструментами, припасами и материалами. Вместе со всем передавалось и право пользования на отведенную ранее Бенардаки пристань со всеми постройками¹. Образовавшаяся компания, куда вошли Н.С. Хаминов и П.С. Русанов, получила название «Байкальского пароходства В.Н. Рукавишникова». Новое пароходное предприятие было образовано на частных основаниях, без утверждения в законодательном порядке устава компании. В навигацию 1860 г. по данным «Иркутских губернских ведомостей» сообщение по Байкалу должно было производиться тремя пароходами: «Наследник Цесаревич», «Муравьев-Амурский» и «Бенардаки». Те же «Ведомости» информировали, что в предстоящую кампанию пароходы будут работать под наблюдением вольного штурмана Карпова, окончившего курс в Училище торгового мореплавания². Однако год был явно неудачным для Компании. Вместо предполагаемых трех рейсировало два парохода с 5 буксирными судами, и хотя выполнено было 122 рейса, но выручка составила всего 36 616 р. Расходы же по содержанию пароходов, служащих и рабочих, хотя число последних сократилось с 215 (в 1859 г.) до 175 человек, возросли до 51 200 р. (в 1859 г. эта сумма не превышала 47 386 р. 25 $\frac{3}{4}$ к.). Пароходство понесло убыток в 14 584 р.³ По сообщению конторы пароходства, вследствие частых бурь, а также ряда непредвиденных обстоятельств, «было много случаев подмочки това-

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 9. К. 1736. Д. 71. Л. 1.

² Иркутские губернские ведомости. 1860. 21 мая. (№ 21). Отд. II. С. 8.

³ ГАИО. Ф. 24. Оп. 2. Д. 98. Л. 5.

ров», в результате этого выручка сократилась практически на половину. В следующем — 1861 г., Компания наверстала упущенное, получив только чистой прибыли 7 458 р. 40 ½ к.

Рейсы через Байкал совершались пароходами по средам и субботам из Крестовской пристани (в с. Лиственничном) — в Польсьск, обратно — по четвергам и воскресеньям и, по 1–2 раза в навигацию ходили в Верхне-Ангарск. Ежегодно в конце навигационного сезона, пароходы снова отправлялись в Верхне-Ангарск, но уже для вывоза рыбопромышленников и заготовленной ими соленой рыбы, в основном омулей. На восточный берег Байкала перевозились: почта, войска, арестанты, переселенцы на Амур, частные пассажиры и проезжающие по государственной службе чиновники, различные грузы и товары, предназначенные для русско-китайской торговли. Ассортимент доставляемых с востока товаров включал в себя: чай разных сортов, сахар-леденец, виноградные вина, пушнину и т.д. Большинство грузов поступало благодаря кяхтинской торговле. Долгое время они доставлялись по, так называемому, Кяхтинскому тракту, небольшая доля их приходилась и на байкальское пароходство.

Во второй половине XIX в. значение этого тракта было подорвано развитием морского пароходства. Чаще всего, товары доставлялись в с. Лиственничное, где перегружались на карбазы и паузки, которые и сплавлялись далее по Ангаре до Иркутска, иногда грузы перевозили до города и сухопутно. В навигацию 1862 г., резко уменьшилось количество грузов, поступавших из Кяхты и предназначенных для перевозки через Байкал. Компания Байкальского пароходства, имевшая в своем распоряжении два парохода — «Генерал Корсаков» и «Муравьев-Амурский» по 60 сил, а также 4 буксирных парусных судна, принимающих груза от 3 000 до 6 000 пудов, вынуждена была с середины июля и до конца навигации использовать лишь один пароход. «Муравьев-Амурский» за отсутствием работы стоял без дела.

В 1868 г., для инспектирования байкальского судоходства генерал-губернатор Восточной Сибири командировал, состоявшего при нем для особых поручений по морской части, капитан-лейтенанта Линдена. Судя по представленному капитан-лейтенантом рапорту, оно оставляло желать лучшего. Однако

Линден отметил надежность байкальских пароходов, хотя и построенных без особой тщательности. Серьезным недостатком являлось отсутствие необходимых инструментов для борьбы с огнем, тем более что нередки были случаи возникновения пожара на борту. Но только наличия на пароходе брандспойта, ведер и т.д. было явно не достаточно, необходимо чтобы каждый член команды точно знал свои обязанности на случай беды. Для этого капитан-лейтенант рекомендовал проводить время от времени «пожарные репетиции и учения»¹. Обязательным являлось и наличие в качестве спасательных средств: двух гребных морских шлюпок с полным вооружением, одна из которых должна была подниматься за кормой, другая — находиться на палубе, или же на шлюпбалках. На период проведения инспекции, пароходы Компании Байкальского пароходства имели каждый лишь по одной «неуклюжей лодке, поднимаемой за кормой, которая, не говоря о пассажирах, не поднимет и всей пароходной команды»². Высказанные Линденом замечания далеко не всегда и не в полном объеме принимались к сведению пароходо-двладельцами.

В виду того, что рейсы совершались до глубокой осени (до середины ноября), а некоторые из них были довольно продолжительные, для комфорта пассажиров, начиная с 15 сентября, рекомендовалось отапливать все каюты, или хотя бы предназначенные для пассажиров первого класса. В темное время суток освещение в каютах и остальных помещениях парохода осуществлялось с помощью обыкновенных сальных свечей, в машинном отделении чаще всего использовали жировые светильники, горящие на железных поддонах, и распространяющие тусклый полусвет, что являлось не безопасным в пожарном отношении. В целях безопасности, капитан-лейтенант предлагал использовать для освещения лампы или стеариновые свечи, а сальные полностью исключить из употребления.

Не блестящим, по наблюдениям Линдена, было состояние личного состава. Большинство команды комплектовалось из

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 7. Д. 93. Л. 11.

² Там же.

людей мало знакомых с морским делом, в основном из крестьян и инородцев, мещане составляли значительно меньший процент. Так, среди личного состава парохода «Иннокентий» было: 11 инородцев, 10 крестьян, 4 мещанина, 2 казака и 1 солдатский сын, все преимущественно из Иркутской губернии¹. Лишь капитан парохода, совмещавший к тому же должность машиниста — из временно обязанных крестьян Оренбургской губернии. Капитан-лейтенант отметил малограмотность, а зачастую и безграмотность капитанов и лоцманов, однако, вместе с тем и отличное знание ими условий судоходства по Байкалу.

Одним из недостатков, практически не поддающимся исправлению, было пристрастие команды к пьянству, чему способствовало нахождение в селениях Лиственничном и Николе 10 питейных продаж, при наличии в этих селениях всего 55 домов². При этом, некоторые из них находились на самом берегу, а также и у паровой пристани, что естественно затрудняло работу по приемке грузов. Нередко случались такие казусы, как отмечал уполномоченный по делам Байкальского пароходства Федор Шишелов, что «к отходу парохода рабочих людей и матросов приходилось собирать по питейным домам, в результате чего приходилось начинать рейс с пьяным экипажем»³.

Как пассажиры, так и администрация паровой компании неоднократно обращались к местным властям, прося о закрытии питейных домов или переносе их в другое место. Их закрывали, но не надолго. Предприимчивые продавцы в течение нескольких дней доставали в Акцизном управлении новые патенты на право торговли вином. В тихую шла торговля спиртным и на пароходах, особенно если рейсы совершались в Верхне-Ангарск или Баргузин, когда доставлялось необходимое оборудование и продукты питания для золотопромышленников, где цена на спиртное была значительно выше, чем в Иркутске и Лиственнич-

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 2. Д. 65. Л. 38.

² Там же. Оп. 7. Д. 208. Л. 3.

³ Там же. Л. 2.

ном, что естественно приносило контрабандным перевозчикам этого товара прибыль.

В ходе инспекции байкальского пароходства, особое внимание Линден обратил на отсутствие удобной пристани на восточном берегу Байкала. Наличие лишь открытого рейда у Посольска, представляло серьезные затруднения для регулярных пароходных рейсов, особенно в непогоду, которая характерна для осенних месяцев. Нередко случалось, что пароход по несколько раз подходил к Посольску, но в результате сильного ветра или волнения не мог подойти к пристани, высадить пассажиров и разгрузиться в связи с чем, был вынужден возвращаться в Лиственичное, или для укрытия в Голоустное. Таким образом, время переезда через Байкал значительно увеличивалось, и хотя существовало четкое расписание прихода и отхода пароходов, но часто приходилось делать значительную поправку на капризы погоды.

По наблюдениям капитан-лейтенанта, при выборе места для новой пристани предпочтение следовало отдать, находящемуся возле Посольска заливу Большой Сор, который соединялся с Байкалом проливом, носившем название Прорвы. После незначительного углубления дна и сооружения дамб, для защиты во время шторма, залив мог быть вполне безопасным местом для стоянки судов в любую погоду.

Судя по составленной смете, на все работы требовалось затратить около 14 000 р. Однако, как отмечал Линден, «принимая во внимание те существенные выгоды, которые приобретет пароходство, владея на противоположном берегу Байкала закрытой гаванью, то нельзя не согласиться, что эти затраты окупятся»¹. Но Байкальское пароходство в тот период времени не имело возможности выделить на строительство пристани такую сумму денег.

Существование Кругобайкальского тракта протяженностью 428 верст², составляло серьезную конкуренцию пароходному сообщению по озеру, особенно поздней осенью, когда су-

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 7. Д. 93. Л. 8.

² Там же. Л. 77.

доходство по Байкалу уже становилось опасным, пассажиры и основной поток грузов доставлялись в Забайкалье сухопутно. На время прекращения навигации, в течение трех зимних месяцев, сообщение осуществлялось по льду Байкала, небольшая же часть грузов по-прежнему шла в обход озера. Так же как и сегодня, Байкал замерзал полностью приблизительно к середине января. Спустя некоторое время, открывалось движение по зимнему пути через озеро, наибольшее оживление которого приходилось на февраль, начало марта, когда лед на Байкале особенно прочен. В период распутицы, а также в зимнее время из-за огромных сугробов движение товарных обозов по сухопутной объездной дороге, делало проезд здесь довольно затруднительным. На протяжении 189 верст она представляла собой узкую горную тропинку через Хамар-Дабанский хребет, пересекалась со множеством рек и потоков, вода в которых в результате сильных дождей и от таяния снегов, резко поднималась, промывала новые русла, разрушала мосты и вымывала с корнем огромные деревья, загромождала проложенный путь. В это время резко сокращалась отправка грузов по Кругобайкальскому тракту, в феврале 1868 г. здесь было занято всего 8 лошадей, в марте — 39 тогда, как в декабре того же года для перевозки почт, эстафет и пассажиров задействовали 214 лошадей¹. С открытием в мае пароходных рейсов, количество лошадей сокращалось вдвое, и лишь с сентября месяца, с ухудшением погоды, постепенно начинало увеличиваться, достигая к декабрю максимального числа.

Байкал всегда славился своим крутым нравом, в связи с чем, судоходство по этому озеру-море всегда представляло значительный риск для предпринимателей. Так, навигация 1869 г. принесла Компании Рукавишникова одни убытки. 15 ноября 1869 г. «Иннокентий» — мощный 100-сильный пароход вышел в Верхне-Ангарск и, попав в жестокий шторм около Ушканьих островов погиб, разбив вдребезги корпус о подводные рифы. «Иннокентий» должен был привести в Лиственичное суда с грузом рыбы и самих рыбопромышленников. При неблагопри-

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 10. Д. 855. Л. 38.

ятных обстоятельствах пароход должен был доставить лишь людей, оставив суда в безопасном месте. Однако, еще на пути в Верхне-Ангарск, около д. Онгурены он попал в сильный северо-западный штормовой ветер, или «горную».

Район между северной оконечностью острова Ольхон и Ушканьими островами и сегодня считается одним из наиболее опасных для судоходства, здесь наблюдаются очень высокие крутые и часто неупорядоченные волны: до 5–5,5 м и более [3, с. 207].

Сильнейший штормовой ветер, волнение, практически нулевая видимость, сильное оледенение колес и самого корпуса судна, ненадежное состояние руля чрезвычайно затрудняли управление пароходом. В результате перегрева остановилась машина, и пароход начало сносить течением к северной оконечности полуострова Святой Нос, где выбросило на рифы. При этом корпус парохода переломило на две части: кормовая — с машиной и котлами, затонула не месте крушения, носовую подхватило течением и выбросило у верхнего изголовья Святого Носа¹. Несмотря на то, что спасательная шлюпка была спущена на воду, она единственная уцелела, команда очевидно не успела ей воспользоваться. Экипаж парохода из 27 человек и, находившиеся на его борту, три пассажира, среди которых — одна женщина погибли.

За месяц до трагедии — 12 октября, на рейде в Лиственничном, готовый к отходу в Нижне-Ангарск, сгорел от неосторожности новый пароход «Генерал Корсаков», построенный всего около года назад. На следующий год «Корсаков» был восстановлен, но Компания, разорившись, уже не смогла далее существовать². Как сообщал в Петербург генерал-губернатор Корсаков, ни Хаминов, ни его компаньоны не собирались восстанавливать пароходство. В связи с этим, скорее всего, перевозить арестантов и воинские команды придется на парусных судах, если не найдется желающего содержать пароходство³.

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 2. Д. 65. Л. 31.

² Там же. Ф. 2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 41.

³ Там же. Ф. 24. Оп. 7. Д. 93. Л. 56.

Существование регулярного пароходного сообщения через Байкал было необходимо, но в тот период находилось под угрозой срыва. Передвижение грузов, нижних чинов и арестантов Кругобайкальским трактом было сопряжено с большими трудностями. Дорога была малонаселенной, некому было содержать дорогостоящие этапные помещения и подвозить туда провиант для довольствия проходящих команд и партий, а также производить надзор за продвижением арестантских партий. Водный путь оставался наиболее удобным и быстрым для передвижения поэтому, при отсутствии пароходного общества, которое взяло бы на себя обязанности по перевозке арестантов и разного рода грузов, местные власти вынуждены были бы фрахтовать частные суда, и тогда расходы правительства были бы более значительными, чем суммы предполагаемых субсидий срочному пароходству.

До катастрофы с пароходами «Иннокентий» и «Генерал Корсаков» компания была довольно стабильной, хотя сокращение в отдельные годы грузопотока из Кяхты заметно отражалось на доходности предприятия. В такие годы Компания уменьшала число паровых и буксирных судов, что естественно отражалось и на доходах. Так в навигацию 1861 г., при использовании двух паровых и 8 буксирных судов, Компания получила прибыли 52 497 р. 56 ½ к., в 1863 г. один 60-ти сильный пароход и 4 буксирных судна смогли выручить только 42 265 р. 52 к., но в 1867 г. доход пароходной компании составлял уже 68 354 р. 69 к. Увеличение объемов грузопотока требовало от пароходства увеличения и числа пароходных рейсов соответственно, общей мощности байкальского флота, строительства новых более удобных пристаней. Количество рейсов через Байкал за одну навигацию возросло с 52 — в 1863 г. до 65 — в 1867 г. Общая мощность парового флота в эти годы составляла 120 и 160 сил соответственно.

Кроме всевозможных грузов на пароходах перевозились и пассажиры, по данным отчетов пароходной компании Рукавишников в 1863 г. они составили 2 012 человек в оба конца¹.

¹ ГАИО. Ф. 24. Оп. 2. Д. 48; Иркутские губернские ведомости. 1878. № 24. С. 5.

При этом арестанты, нижние воинские чины и переселенцы не включались в эту категорию, а учитывались отдельно и представляли следующую статью дохода. Провозная плата устанавливалась для них байкальскими пароходовладельцами, согласно «Положению о пароходстве», в половину меньше от общего тарифа, почта же перевозилась бесплатно. Однако в качестве вознаграждения, пароходство получало ежегодно поверстную плату за количество совершенных через Байкал рейсов, а также рейсов до Верхне-Ангарска.

Регулярные пароходные рейсы позволяли поддерживать постоянную связь с Забайкальем и отвечали как частным, так и государственным потребностям. Сложные навигационные условия Байкала затрудняли работу пароходных компаний, в связи с чем, судоходство по озеру-море всегда представляло значительный риск для предпринимателей. Несмотря на все сложности навигации, существование регулярного, первоначально казенного парусного, а потом и пароходного сообщения через Байкал было необходимо для поддержания постоянной бесперебойной связи с Забайкальем. Водный путь через озеро, в отличие от Кругобайкальской дороги, оставался наиболее удобным и быстрым.

Список использованной литературы

1. Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX века / В. Н. Большаков. — Новосибирск : Наука, 1991.
2. Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири / Ю. А. Гагемейстер. — СПб., 1854. — Т. 2.
3. Галазий Г. И. Байкал в вопросах и ответах / Г. И. Галазий; 3-е изд., испр. и доп. — М. : Мысль, 1988.
4. Левитов И. Очерк развития пароходства в Западной Сибири / И. Левитов // Журн. МПС. — 1888. — № 50. — С.69.
5. Пежемский П. И. Летопись Иркутска / П. И. Пежемский, В. А. Кротов. — Иркутск, 1911.
6. Полное собрание законов Российской империи. Т. 15. Отд. 1. — СПб., 1841.
7. Полное собрание законов Российской империи. Т. 17. Отд. 1. — СПб., 1843.
8. Семивский Н. Новейшие, любопытные и достоверные повествования о Восточной Сибири / Н. Семивский. — СПб., 1816.

9. Скрягин Л. По следам морских катастроф / Л. Скрягин. — М. : Транспорт, 1965.

10. Штейнгейль В. И. Сочинения и письма: Т. 2. Записки и статьи / В. И. Штейнгейль; изд. подгот. Н. В. Зейфман, В. П. Шахеров. — Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1992.

Информация об авторе

Распопина Алена Александровна — кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории, экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: alen_a77@mail.ru.

Author

Raspopina Alena Aleksandrovna — PhD in History, Associate Professor, Department of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Street, Irkutsk, 664003, e-mail: alen_a77@mail.ru.