

УДК 656.6(57)(09)  
ББК 39.42(2Рос)г

**А.А. Распопина**

*Байкальский государственный университет  
экономики и права,  
г. Иркутск, Российская Федерация*

## **СУДОХОДСТВО ПО ВЕЛИКОЙ СИБИРСКОЙ РЕКЕ**

*Аннотация.* Рецензируется монография С.В. Гузенкова «Судоходство Лено-Витимского бассейна (60-е гг. XIX в. — 1917 г.)», в которой идет речь о развитии сплавного и парового судоходства по сибирским рекам Лене и Витиму, объеме грузоперевозок, формировании рабочих кадров речников, изучении и улучшении водных путей Лено-Витимского бассейна.

*Ключевые слова:* сплавное судоходство, почтово-пассажирское пароходство, р. Лена, р. Витим.

**A.A. Raspopina**

*Baikal State University of Economics and Law,  
Irkutsk, Russian Federation*

## **NAVIGATING THE GREAT SIBERIAN RIVER**

*Abstract.* The monograph «Shipping in Leno-Vitimsky pool (in the 60s of the 19th century — 1917)» by S.V. Guzenkov reviews the development of floating and steam navigation on Siberian rivers such as the Lena and the Vitim, the total freight transport, the formation of river personnel, and the study and improvement of the waterways of Leno-Vitimsky pool.

*Keywords:* floating navigation, postal and passenger shipping, the Lena, the Vitim.

Реки всегда были и остаются важными транспортными артериями. Они способствовали освоению и заселению сибирских территорий. Вопросам организации сплавного судоходства и пароходства по Вели-

кой сибирской реке Лене и ее притоку – Витиму посвящена монография С.В. Гузенкова Судоходство Лено-Витимского бассейна (60-е годы XIX в. – 1917 г.)<sup>1</sup>. Книги, посвященные вопросам сибирского речного транспорта, появляются не так часто. Пожалуй, наиболее известна среди них монография В.Н. Большакова [2] – любой, кто когда-либо интересовался сибирскими речными путями, скорее всего начинал знакомство с ними с книги именно этого автора. Ленское пароходство привлекло внимание другого, уже ставшего известным исследователя – Г. Арутюнова [1]. В связи с этим, работа С.В. Гузенкова представляется актуальной, в ней автор опирается на богатый архивный материал фондов Российского Государственного исторического архива (РГИА) и Государственного архива Иркутской области (ГАИО). Книга иллюстрирована фотографиями, на которых запечатлены различные виды плавсредств (карбазы, барки, лодки, пароходы), пристани, рабочие моменты и т.д. И хотя фотографии не очень хорошего качества, но они служат замечательным дополнением к тексту, сами при этом являясь ценными источниками. Отдельного внимания заслуживают информативные приложения, в таблицах отражены: динамика численности и заработков крестьян, занятых на строительстве сплавных судов; численность и состав сплавных судов; сплавное судоходство по отдельным рекам Ленского бассейна; характеристика пароходов компании Сибирякова и Базанова, «Товарищества Н.Н.К. Глозовы», «Лензото», список служащих пароходства Глозовых и т.д.

С.В. Гузенков много и подробно пишет о грузоперевозках, их объеме, перечне грузов, стоимости, поэтому возможно монографическое исследование предваряет соответствующая цитата из Фукидида о поиске

<sup>1</sup> Гузенков С. В. Судоходство Лено-Витимского бассейна (60-е годы XIX в. – 1917 г.): монография / С. В. Гузенков. – Иркутск : Изд-во ИрГТУ, 2012. – 274 с.

отдельными исследователями «точных познаний» и извлечении из них пользы. Читатель предупрежден, а раз предупрежден — подготовлен к массиву пудов, процентов, верст и штук.

В предисловии к своей работе автор обосновывает хронологические рамки и очерчивает территориальные границы, которые определяются географическим понятием Лено-Витимский бассейн. Приводятся подробные сведения о речных долинах Лены, Витима и Киренги, площади их бассейнов, ширине русла рек и некотором количестве порогов и перекатов. Но если вы сами не видели Великой северной реки Лены и ее притоков Киренги и Витима, то сложно составить представление о судоходности и глубоководности этих рек. Автор, к сожалению, не слишком акцентирует на этом внимание, правда во второй части книги он пишет о тех трудностях, с которыми сталкивались во время навигации капитаны речных пароходов.

В первой части монографии меньшей по размеру исследуется сплавное судоходство на Лене и Витиме. Представляет интерес видовое многообразие судов и особенностей их постройки. Так, с середины XIX и еще в начале XX вв. на Лене можно было наблюдать пароходные, хлебные и кладовые паузки, карбазы, кулиги, утюги, каюки, торговые и почтовые лодки, но по сведениям автора строительство плавсредств, особенно в верховьях Лены носило эпизодический характер. Тем не менее даже в начале XX в. с помощью допарового флота в Ленский край сплавлялось до 50 % грузов (С. 39).

Мелководность верхнего течения Лены вносила коррективы в постройку и управление судами. Так суда, построенные в с. Бирюльки оснащались мачтой с парусом только в Усть-Куте где, после преодоления мелководных Верхоленского и Жигаловского участков, Лена становилась шире и глубоководнее. Очень интересен факт использования на некоторых судах двух парусов: ветряного и «водяного». Первый при-

меняли для попутного, а второй для «противного» ветра. С носовой части судна парус почти вертикально опускали «совершенно» в воду на расстоянии 5–7 саж., придерживая его четырьмя вожжами, которые были прикреплены к паузку, т.к. парус управлялся с «посуды» двумя вожжами (С. 16).

Автор приводит фамилии ленских купцов, фрахтовавших суда для перевозки грузов. Две из упомянутых фамилий созвучны ленским топонимам. Известны верхоленские купцы Грехов и Новопашин — сегодня на Лене еще сохранились, правда, полузаброшенными, деревни Грехова (за с. Жигалово, ниже по течению реки) и Новопашино. Не их ли предками основаны эти деревни, когда еще только шло заселение и освоение ленских берегов. Такие случаи в сибирской истории довольно часты.

Автор сообщает о существовании в верхней части Лены Качугской, Верхоленской и Жигаловской пристаней, приводит статистику грузопотока, отмечая его неравномерность в разные годы (С. 44). Увеличение грузопотока с 1881 по 1884 г. вдвое, а затем снижение его на 65,1 % с 1885 по 1887 г. следует связывать с потребностями золотодобывающей промышленности. На этот факт указывали и представители Иркутского губернского статистического комитета в своих отчетах и публикациях (С. 46).

В сплавно́м промысле были заняты судорабочие, лоцманы и грузчики. В основу оплаты труда судорабочих и лоцманов был положен поверстный принцип, т.е. стоимость версты пути. По данным, опубликованным в Обзоре Иркутской губернии за 1887 г. оплата труда лоцмана за «провод» барки по маршруту Качуг — Жигалово оценивалась в 30 р., судорабочий на этом же отрезке пути зарабатывал всего 5 р. (С. 56–57).

На рейс от Качуга до Жигалово и обратный путь уходило 4 дня. Маршрут Качуг — Витим, предполагаемая и обратную дорогу, преодолевали за 25 дней. Если

сплавщики шли до Якутска и обратно, то «командировка» продолжалась 5 месяцев (С. 55). Когда заключался договор на сплав по р. Ангаре (от Иркутска до Енисейска), то оговаривалась плата только в один копей. Обратно сплавщики добирались уже за свой счет.

Заслуживает внимания и отсутствие гендерного подхода при найме на некоторые виды работ. Так, в 1889 г. на пристанях Верхоленского округа грузчики женщины за свою работу получали от 70 копеек до рубля, а мужчины до 1 р. 20 к. (С. 57). Такой факт сам по себе представляет интерес.

Вторая часть монографии значительно объемнее и посвящена вопросам становления и развития пароходного сообщения в Лено-Витимском бассейне (60-е гг. XIX в. — 1917 г.). Начало пароходства на р. Лене согласно отчету Иркутского генерал-губернатора, относится к июлю 1862 г. (С. 68). Основателем ленского пароходства автор называет Ивана Степановича Хаминова. Исследователь отмечает существование в литературе о ленском пароходстве разных дат его основания: 1856, 1858, 1861 гг. Неточность в определении даты начала пароходного сообщения обнаружена им и в статье в Сибирской советской энциклопедии И.М. Молодых и П. Борисова, указывающей на 1855 г.

Навигация 1863 г. сложилась менее успешно. Удалось совершить только 4 рейса: два по Лене и столько же по Витиму. Мелководье не позволило войти в пределы Верхоленского округа как ожидалось в начале (С. 69). Ранее в разделе о сплавном судорождении автор упоминал о резком сокращении сплавных грузов от Качуга и ниже по течению р. Лены именно в 1863 г., но ничего не говорит о возможной причине такого явления. Лена действительно очень сильно мелеет в отдельные годы и в это время чуть ниже с. Качуг ее можно перейти вброд. От с. Качуг и до с. Жигалово Лена не слишком широка и глубоководна, ситуация изменяется только от Усть-Кута. Поэтому нет ничего

удивительного в том, что даже сплавные суда с небольшой осадкой зачастую испытывали трудности в связи с мелководьем. Становится ясно и то, что открыть на участке Качуг – Усть-Кут, или хотя бы Жигалово – Усть-Кут пароходное сообщение действительно не представлялось возможным. На этом речном участке и сегодня отсутствует пассажирское сообщение. Речной вокзал есть в Усть-Куте и только оттуда и ниже по течению Лены можно наблюдать интенсивное грузопассажирское движение. Регулярные рейсы «Зари» и «Полесья», множество барж, выполняющих «северный завоз» – обычная картина на Лене. От многочисленного движения судов вода в Лене довольно мутная – ил и песок, поднимаемый судами, медленно оседает на дно.

Как отмечает автор, пароходовладельцы чаще всего занимались и золотопромышленностью. Так, первый ленский пароход был куплен у И.С. Хаминова именно золотопромышленниками – братьями Трапезниковыми. Первая пароходная компания на Лене и Витиме также была образована золотопромышленниками, купцами первой гильдии М.А. Сибиряковым и И.И. Базановым. Ее организаторы являлись основателями двух ведущих компаний по добыче золота «Прибрежно-Витимской компании» и «Компании промышленности» (С. 70). Поэтому совершенно естественно, что грузы своих учредителей пароходство перевозило за счет средств их же золотодобывающих компаний. Подобная ситуация не является особенностью Лено-Витимского бассейна. Байкальские судовладельцы и пароходовладельцы тоже стремились совмещать несколько видов деятельности: осуществляли торговые операции, занимались золотопромышленностью, страхуя себя таким образом от возможного разорения. Приисковых рабочих в течение сезона перевозили на пароходах бесплатно, но при получении расчета рабочие сталкивались с тем, что приисковая администрация удерживала определенную денежную сумму на

так называемые «погонные расходы», которые включали в себя оплату проезда на пароходах (С. 79).

Управление пароходства на контрактной основе нанимало рабочих и служащих. Они не только ходили в рейсы на пароходах и баржах, но и выполняли различные береговые работы. Рабочие ремонтировали пароходы, строили баржи, выполняли погрузочно-разгрузочные работы, обустривали пристани и склады, возводили казармы, в которых сами же и жили (С. 81). Просмотрев большое количество архивных документов, С.В. Гузенков отмечает, что практически не встречаются сведения о материальном положении рабочих и служащих. Тем не менее, ему удалось проследить социальный состав работников пароходства, большая часть которых относилась к ссыльнопоселенцам. Далее следовали крестьяне, мещане и цеховые (С. 81). Многие проживали в пароходстве вместе с семьями. Постепенно складывались и целые династии речников.

Отдельный параграф второй части монографии посвящен установлению срочного почтово-пассажирского пароходства на Лене, которое начинается только с 1884 г. Пароходы, рейсировавшие до этого времени по Лене и Витиму и принадлежавшие золотопромышленникам, перевозили грузы преимущественно необходимые им. Среди желающих открыть срочные почтово-пассажирские рейсы встречаем вновь фамилию Сибирякова, но на сей раз это Иннокентий Михайлович – сын основателя пароходного сообщения по Лене – Михаила Александровича Сибирякова. Но очевидно что-то не получилось и, как пишет автор, Сибиряков отказался от принятых на себя обязательств по организации пароходства, когда все дело было уже практически решено.

Первым предпринимателем, организовавшим срочное субсидируемое почтово-пассажирское пароходство, стал Н.Е. Глотов. Со временем в компанию во-

шли его сыновья, а сам основатель компании отошел от дел, передав управление в руки сыновей.

В конце XIX — начале XX вв. судоходство по Лене и Витиму было довольно оживленным. Кроме наиболее значительных пароходных компаний — А.И. Громовой и Н.Е. Глотова ходили суда, принадлежавшие отдельным представителям торгово-промышленных кругов, в основном владельцам торгово-промышленных домов: «Коковин и Басов», «Братья Кузнецовы» и т.д. (С. 107). Это время возникновения новых компаний, количественного роста речного флота, увеличения объемов грузо- и пассажироперевозок.

На основании статистических данных пароходных компаний в Лено-Витимском бассейне в начале XX вв. автор показывает соотношение объемов грузоперевозок разными пароходными компаниями. Так, наибольший объем грузов приходился на пароходство «Лензото» — 53,3 %. Второе место — «Товарищество Н.Н.К. Глотовы» (19 %). У пароходства Дмитриевых — 9,6 % всех грузоперевозок. Торговый дом Громовой и Я.Д. Фризера — соответственно 6,1 % и 6,7 %. Суда М.Д. Мишарина и А.И. Шарлаимова и Торгового дома Кушнарева осуществляли 5,3 % грузоперевозок (С. 159).

Основной грузопоток по-прежнему был связан в первую очередь с потребностями золотопромышленности. У большинства пароходных компаний стоимость за проезд и провоз груза по течению рек и против сильно отличалась. Со стороны пассажиров и грузоотправителей неоднократно высказывались жалобы на дороговизну, не слишком комфортные условия, а зачастую и полное их отсутствие. При этом особое нарекание, как со стороны пассажиров, так и со стороны местной администрации вызывали пароходные пристани. По словам исследователя серьезных изменений по улучшению ситуации, несмотря на поток жалоб, не происходило. Пароходовладельцы отговаривались до-



роговизной содержания самого предприятия, которое только что не было убыточным. Тоже самое можно наблюдать и среди байкальских пароходных компаний того времени. Все оставалось по-прежнему.

Автор подробно говорит о расходной части бюджета пароходных компаний и сообщает, что в конце XIX – начале XX вв. 80–90 % «заработка» пароходства направлялось на ремонтно-восстановительные работы, и только 10, иногда 20 % суммы шло на развитие компании. Таким образом, пароходным компаниям чаще всего удавалось только-только сводить концы с концами, свободных средств на благоустройство пристаней чаще всего не оставалось.

Последний параграф второй части монографии посвящен изучению и обустройству водного пути Лено-Витимского бассейна в начале XX в. Здесь можно найти ответы на те многочисленные вопросы, что возникают при прочтении первой части и первых двух параграфов второй части книги. Кроме подробного освещения работы партий по исследованию рек Ленского бассейна, автор пишет и о навигационных особенностях рек Лены и Витима: мелководье, сложных речных фарватерах, наиболее опасных перекатах и т.д. Довольно интересен материал о проведении «обстановки» рек знаками-створами. Исследователь делает вывод о том, что благодаря «Партии по исследованию рек» 1911–1918 гг. удалось осуществить целый комплекс мероприятий, которые улучшили условия судоходства в Ленском бассейне. Река Лена, являясь одной из самых длинных рек в мире, и сегодня считается важной транспортной артерией Сибири, по которой с открытием навигации ежегодно начинается «северный завоз».

### Список использованной литературы

1. Арутюнов Г. Именем Киренги нареченный / Г. Арутюнов. — Иркутск: Вост-Сиб. кн. изд. компания, 2002. — 384 с.

2. Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири XIX в. / В. Н. Большаков. – Новосибирск : Наука, 1991. – 216 с.

### **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

### **Библиографическое описание статьи**

Распопина А. А. Судходство по великой сибирской реке / А. А. Распопина // Историко-экономические исследования. – 2014. – Т. 15, № 2. – С. 411–420. – Рец. на кн. : Гузенков С.В. Судходство Лено-Витимского бассейна (60-е годы XIX в. – 1917 г.). – Иркутск, 2012. – 274 с.

### **Reference to article**

Raspopina A.A. Navigating the great Siberian river. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2014, vol. 15, no. 2, pp. 411–420.