

УДК 656.6(571.53/.54)09
ББК 39.4(2Рос)г
DOI [10.17150/2308-2588.2016.17\(4\).723-743](https://doi.org/10.17150/2308-2588.2016.17(4).723-743)

А. А. Распопина

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

БАЙКАЛЬСКОЕ ПАРОХОДСТВО В ПЕРИОД РЕВОЛЮЦИИ И ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. В статье рассматривается в свете событий Революции и Гражданской войны судьба Товарищества Байкальского пароходства и казенной Байкальской паромной железнодорожной переправы. Приводится численность плавсостава, дается характеристика состояния пароходства, сообщается об оплате труда пароходных команд.

Ключевые слова. Революция 1917 г., Товарищество Байкальского пароходства, национализация, Байкальская паромная железнодорожная переправа, Ангаро-Байкальское казенное пароходство, Гражданская война.

A. A. Raspopina

*Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation*

BAIKAL STEAMSHIP NAVIGATION DURING REVOLUTION AND CIVIL WAR

Abstract. The article studies the history of Baikal Steamship Line Partnership and state-owned Baikal Train Ferry Service from the point of view of Russian Revolution and Russian Civil War. The author analyzes shipboard personnel, characterizes technical state of steamships, and provides the information about personnel's salaries.

Keywords. Revolution of 1917, Baikal Steamship Line Partnership, nationalization, Baikal Train Ferry Service, Baikal and Angara River State Steamship Line, Civil War.

Декретом СНК от 26 января 1918 г. все судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам и частным лицам, были объявлены собственностью государства. На следующий день – 27 января Комитет советских организаций Восточной Сибири принял постановление о национализации всего имущества Товарищества Байкальского пароходства и торговли и товарищества «Ясинский и К^о» и передаче его в ведение коллектива рабочих и служащих Байкальской паромной железнодорожной переправы. В иркутской летописи Ю. П. Колмакова упоминается, что 27 марта 1918 г. были национализированы суда и имущество Ангарского пароходства [2, с. 349]. Относительно национализации Байкальского пароходства дополнительных сведений в летописи нет.

Непосредственный участник этих событий – Лука Михайлович Власов входил в состав комиссии по национализации, в которой кроме него состояли: М. И. Киселев, П. Г. Журавлев, Н. И. Лунев и М. Н. Шипунов (возможно однофамилец, или из тех знаменитых байкальских рыбопромышленников и судовладельцев). Впоследствии Власов был избран управляющим национализированным пароходством. По словам нового начальника пароходства: «...от прежних хозяев досталось тяжелое наследство. За исключением судов Байкальской железнодорожной переправы ледоколов «Байкал», «Ангара» и парохода «Кругобайкалец», все остальные пароходы речного флота, рейсировавшие по рекам Ангаре, Селенге и озеру Байкал, требовали большого капитального ремонта с восстановлением подводной части их корпусов. Грузооборот был прежде также невелик, и нужно было одновременно позаботиться о загрузке всего речного флота в Байкало-Селенгинском бассейне» [3, с. 89]. С переходом пароходства в руки представителей советской власти произошел ряд изменений в работе пароходства и прежде всего изменения коснулись подготовки судов к

новому навигационному периоду. Обычно дирекция пароходства ежегодно нанимала необходимое количество рабочих и служащих с заключением контракта только на период навигации, как правило, это были те, кто входил в верхнюю команду судов, с окончанием навигации заканчивался и их контракт, и участия в подготовке судов к новому навигационному периоду они не принимали. После национализации водного транспорта Власов предложил не распускать верхние команды, хотя и не имеющие отношения к обслуживанию паровых котлов и машин, а обязать их работать в зимнее время по 4 часа в день с тем, чтобы остающееся время отработать дополнительно в рейсах и на пристанях во время навигации.

Советская власть установилась в Иркутске в результате ожесточенной борьбы еще в декабре 1917 г., но не являлась особенно прочной. На протяжении 1917–1920 гг. власть неоднократно переходила из рук в руки, что не могло не сказаться на управлении пароходством на Байкале и его техническом состоянии. Чехословацкий мятеж, начавшийся 25 мая 1918 г. на ст. Мариинск, подтолкнул сибирские антисоветские подпольные организации к открытому выступлению. Сибирь оказалась охвачена огнем гражданской войны. Решение о разоружении прибывавших на станцию Иннокентьевская чехословацких эшелонов, принятое Центральным исполнительным комитетом Советов Сибири (Центросибирью) 26 мая 1918 г., запоздало. 2 июля 1918 г. Иркутск был впервые объявлен на осадном положении, а через несколько дней – 11 июля большевики оставили город, в который в тот же день вступили 1-й эскадрон 1-го Томского Сибирского кавалерийского дивизиона и Барнаульский пехотный полк, а следом – части чехословацкого корпуса. Красные отступили к Байкалу и попытались переправиться на другую сторону на судах, принадлежавших ранее Байкальской паромной железнодорожной переправе,

и бывших частных пароходах, предварительно вооружив их. В сражении, развернувшемся у ст. Мысовая, загорелся, обстрелянный белочехами, и погиб флагман байкальского флота — ледокол «Байкал». Белочехи вытеснили красных с акватории Байкала, которую взяли под свой контроль.

В июне-июле 1918 г. Временное Сибирское правительство объявило об аннулировании ряда декретов и заявило о денационализации предприятий. «Отмена любых ограничений в области частной торговли и предпринимательства, отказ от важнейших государственных монополий привели к неконтролируемой спекуляции товарами первой необходимости», в несколько раз возросла безработица [4, с. 16]. Инфляция, сложное экономическое положение в губернии к началу осени 1918 г., плачевное состояние самого пароходства после возвращения законным собственникам создавали неблагоприятные условия для владельцев Товарищества Байкальского пароходства и торговли, возможно поэтому появилась мысль о продаже предприятия и всего имущества Товарищества.

Учрежденное в марте 1905 г. Михаилом Михайловичем Коковиным и Иннокентием Николаевичем Черных Товарищество на вере под фирмой «Товарищество байкальского пароходства и торговли» к январю 1911 г. перешло в полную собственность Коковина, который стал единственным собственником всех 10 паев Товарищества. В 1918 г. должен был окончиться срок контракта с казной на содержание Товариществом Байкальского пароходства срочных рейсов по Байкалу. В связи с этим, 24 ноября 1917 г. Управление строительными и дорожными частями просило контору Байкальского пароходства сообщить намерено ли оно продолжать рейсы по Байкалу в навигацию 1918 г. По распоряжению Краевого комиссара (возложившего на себя функции генерал-губернатора и Канцелярии генерал-губернатора) была сделана приписка, в которой

содержалось следующее: «если Товарищество не будет исполнять принятых на себя обязательств, то оно согласно § 24 договора, теряет право на получение правительственной субсидии, а если прекратит парходное сообщение, не предупредив Краевого комиссара, то может подвергнуться помимо материальной еще и уголовной ответственности»¹. Но Товарищество не собиралось отказываться от ранее принятых на себя обязательств.

В конце 1917 г. (незадолго до декабрьских боев в Иркутске и установления советской власти) началась весьма интересная переписка между директором Иркутской магнитно-метеорологической обсерватории, краевым комиссаром и распорядителем Товарищества Байкальского пароходства. Директор обсерватории жаловался краевому комиссару на плохое техническое состояние парохода «Феодосий», который по его словам «пришел в полную негодность» и был допущен к прошедшей навигации только в силу того, что его нечем было заменить. Но поскольку по договору пароходы Товарищества Байкальского пароходства обязаны были совершать рейсы по Байкалу с заходом на все 9 байкальских маяков, снабжая служащих маяков всем необходимым, то директор обсерватории просил принять меры и направить на совершение этих рейсов ледокол «Ангара», который много простаивая, довольно редко совершал рейсы. Краевой комиссар запросил объяснения ситуации у распорядителя Товарищества Байкальского пароходства. В своем ответе, датированном 9 декабря 1917 г. (как раз в то время, когда шли декабрьские бои в Иркутске) распорядитель Товарищества Байкальского пароходства сообщал, что все выдвинутые директором обсерватории обвинения не соответствуют действительности и его (не обладающего необходимыми техническими знаниями) вмешатель-

¹ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. Р-772. Оп. 1. Д. 10. Л. 42.

ство в дела пароходства, по меньшей мере, странно. «По-видимому, не без вмешательства директора обсерватории по Байкалу стал курсировать казенный пароход “Ангара” и отбирать от товарищества и без того небольшое количество грузов и пассажиров. Допущение “Ангары” курсировать по Байкалу есть прямое нарушение договора с казной относительно 10 рейсов по Байкалу, против чего Товарищество протестует, указывая, что совершение подобных действий в 1918 г. вынудит Товарищество принять меры, ограждающие его интересы»². По мнению инспектора Нагурского, вопрос о пригодности парохода «Феодосий» возник вовсе не из-за плохого состояния этого парохода, а именно из-за конкуренции за содержание срочных почтово-пассажирских рейсов по Байкалу.

Революция 1917 г., установление советской власти, сложная обстановка в стране и в Сибири в частности, окончание срока контракта с казной о субсидируемых рейсах по Байкалу, а в связи с изменившейся политической ситуацией — малая вероятность заключения нового контракта, вынудили М. М. Коковина продать часть своих паев. Так, 24 января 1918 г. (за несколько дней до опубликования декрета о национализации судоходных предприятий) Коковин продал 7 паев из 10 китайскому подданному Жен-Юн-Ко³. Договор о продаже был заключен у Троицкосавского нотариуса Макаренко. В этом же договоре отмечалось, что Жен-Юн-Ко принимает на себя все права распорядителя, обязанности и ответственность по всем договорам, заключаемым Товариществом, как с частными так и с государственными учреждениями⁴. Знал М. М. Коковин о готовящейся национализации или нет, сейчас сказать сложно, но сделка была заключена им исклю-

² ГАИО. Ф. Р-772. Оп. 1. Д. 10. Л. 43.

³ Здесь и далее по тексту сохранено написание фамилии и имени, принятое в архивном документе. — *Ред.*

⁴ ГАИО. Ф. Р-268. Оп. 1. Д. 9. Л. 4.

чительно вовремя. Коковин остался обладателем всего трех паев, сохранил свой капитал и мог рассчитывать на некоторую прибыль от пароходного предприятия, небольшую долю в котором он сохранил.

Когда в июле 1918 г. власть в Иркутске в очередной раз сменилась и оказалась в руках белых, которые начали проведение политики денационализации, пароходство было возвращено владельцам. Состояние судов, принадлежащих Товариществу Байкальского пароходства и Байкальской паромной железнодорожной переправе, после участия в боевых действиях на озере-море было печальным. Пострадало и береговое имущество. Вспоминая о военных действиях в июле 1918 г. на Байкале Л. М. Власов – участник тех событий – писал о распоряжении Трилиссера, данном в момент отступления красных: «боеспособные суда – «Байкал», «Ангару», «Кругобайкалец», «Михаила», «Волну», «Малыгина», «Муравьева-Амурского» – подготовить для боевых действий, как будущую флотилию Прибайкальского фронта; суда, не подходящие для боевых действий, привести в полную негодность, важнейшие детали утопить» [3, с. 93].

Через несколько месяцев после получения пароходства обратно Коковин и Жен-Юн-Ко приняли решение о его продаже: управлять им в сложившихся условиях становилось все труднее. Представители Ангаро-Байкальского казенного пароходства после осмотра того, что осталось от судов Байкальской паромной переправы отмечали, что «возврат к нормальной работе мог иметь место только в навигацию 1919 г., но и в настоящее время еще только постепенно заканчивается ремонт наличных перевозочных средств переправы»⁵.

24 октября 1918 г. Восточно-Сибирский кооперативный промышленный союз выступил с предложением приобрести у Товарищества Байкальского пароход-

⁵ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 3. Л. 39.

ства и торговли все пароходное предприятие по Ангаре, Байкалу и Селенге, которое оценивалось в 3 млн р. При совершении покупки предусматривалась возможность использования рассрочки на 3 года и более. 3 ноября того же года состоялось заседание комиссии Промышленного отдела Прибайкальского товарищества кооперативов, на котором вопрос возможного приобретения всесторонне обсуждался. В первую очередь слишком дорогой казалась стоимость пароходов и всего имущества пароходства. Первоначально высказывались мнения о том, что все пароходство «очень устарелое и едва ли оно стоит этой суммы». Промышленный отдел рекомендовал быть чрезвычайно осторожным в принятии решения о покупке, возможно «гр. Коконин и К^о задался целью сбыть все старье да еще за солидную цену, а затем приобрести и установить пароходство из новых пароходов, усовершенствованных с технической стороны с большой продуктивностью и перевозочными силами, чем вступить с нами в конкуренцию»⁶. Поэтому, не выгоднее ли приобрести новые пароходы, рассуждали в Промышленном отделе, но все же составили техническую комиссию для осмотра Байкальского пароходства, в которую назначили механика Верхнеудинской мельницы Евдокимова. Сведения о работе этой комиссии, к сожалению, пока не обнаружены, поэтому неизвестно почему первоначальное мнение о дороговизне всего имущества изменилось. Было признано, что если все имущество находится в исправном состоянии, то цена в 3 млн р. не может считаться чрезмерной. Одновременно подчеркивалась важность пароходного транспорта для кооперации, но при покупке каравана Байкальского пароходства рекомендовалось соблюдать «сугубую осторожность».

К октябрю 1918 г. в собственности Товарищества Байкальского пароходства и торговли на оз. Байкал и

⁶ ГАИО. Р-2083. Оп. 1. Д. 26. Л. 3.

р. Селенге находилось: 7 пароходов общей мощностью в 680 номинальных сил — «Иннокентий», «Бурят», «Сибиряк», «Тарзан» (с железными корпусами) и «Федосий», «Михаил», «Александр Невский» (с деревянными корпусами); машина парохода «Иаков» 5 судов — «Батурин», «Илья», «Митрофаней», «Ольхон», «Иоанн»; 15 барж — «Лена», «Орхон», «Тунгуска», «Россия», «Белая», «Байкал», «Любовь», «Надежда», «Селенга», «Темник», «Хилок», «Вера», «Крестовка», «Чикой», «Китой»; лесопилка на барже «Ангара», землечерпалка; механические мастерские в Лиственичном. Товариществу принадлежало несколько пристаней: по две в Лиственичном и Иркутске (одна напротив золотосплавочной лаборатории и одна напротив Чудотворской церкви) и по одной в Мысовой, Ангарске, Горячинске, Кике. На р. Селенге работали пароходы «Бурлак» и «Работник», и 5 барж — «Сибирь», «Монголия», «Маньчжурия», «Бельгия», «Сербия». Имелись механические мастерские в Зарубинском затоне и две пристани — одна в Верхне-Удинске и другая в Усть-Кяхте. Товариществу Байкальского пароходства принадлежало значительное количество недвижимого имущества, которое находилось в Иркутске, Лиственичном, Мысовске, Нижне-Ангарске, Горячинске, Кике, т. е. практически во всех местах, куда совершались срочные рейсы. Там же находились кассы, вокзалы, гостиница, квартиры некоторых служащих пароходства, механические мастерские, столовые, конюшни, угольники, амбары и бараки, кузница, кухни, бани, котельные, мосты и молы на пристани и т. д. Кроме того, пароходству принадлежала телеграфная линия Иркутск — Лиственичное⁷.

Восточно-Сибирский Кооперативный союз так и не смог осуществить сделку о покупке пароходства. Тем не менее, представителям Товарищества Байкальского пароходства удалось найти другого покупателя.

⁷ ГАИО. Р-2083. Оп. 1. Д. 26. Л. 3.

1 мая 1919 г. все имущество «Товарищества Байкальского пароходства и торговли» было приобретено Забайкальской железной дорогой за 1 500 000 р. Сам же акт перехода пароходства к новым владельцам заключался Начальником Забайкальской железной дороги А. А. Лазаревским с одной стороны и А. К. Суворовым — крестьянином Забайкальской области, Селенгинского уезда, на основании доверенности, выданной ему распорядителем дел Товарищества — Жен-Юн-Ко, а также письменного согласия М. М. Коковина на продажу всего имущества.

В распоряжение Забайкальской железной дороги переходили рейсирующие по Байкалу, Ангаре и Селенге пароходы, баржи и суда Товарищества, со всем такелажем и оснасткой, пристани, машины, товары и материалы. Таким образом, судя по описи о продаже, в собственность железной дороги поступало 7 пароходов — общей мощностью 2420 индикаторных сил, 4 судна, 15 барж, землечерпалка, механические и кузнечные мастерские, склады в с. Лиственничное, а также две пристани в Иркутске и одна — в Нижне-Ангарске.

На тот момент, как отмечалось в докладной записке, составленной в Управлении речных и дорожных исследований и работ в Лено-Байкальском регионе, байкальский флот состоял из 11 паровых, 2 моторных судов и 26 барж, общей мощностью 8 350 индикаторных сил и с общей грузоподъемностью 474 000 пудов и 2 050 пассажиров⁸. Однако — это данные без учета вышедших к тому времени из строя ледокола «Байкал», погибшего в бою у ст. Танхой, пароходов «Феодосий» и «Александр Невский», а также и 4 барж, не подлежащих капитальному ремонту. Реально, подвижной состав флота имел мощность в 3 520 индикаторных сил, общую грузоподъемность 336 000 пудов и мог принять до 750 пассажиров.

⁸ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 3. Л. 102.

Весь речной флот до августа 1919 г. составил Ангаро-Байкальское казенное пароходство, которое было создано в результате объединения «Службы Байкальской железнодорожной переправы» и бывшего «Байкальского пароходства и Торговли» в апреле 1919 г.⁹ Предприятие учреждалось в целях содержания почтово-пассажирского и грузового сообщения в Ленско-Байкальском районе и, должно было способствовать развитию эксплуатации лесных и горных богатств края. Оно состояло в ведении Управления внутренних водных путей.

Руководство всеми делами предприятия возлагалось на Правление пароходства, находящееся в Иркутске. Оно распоряжалось всеми средствами пароходства, устанавливало и изменяло грузовые и пассажирские тарифы, но определение необходимого числа служащих и установление им заработной платы, приобретение недвижимого имущества, рассмотрение и утверждение технических проектов, годового эксплуатационного плана и годовых отчетов подлежали обязательному утверждению в Управлении внутренних водных путей. Также как и утверждение кандидата на должность начальника пароходства. Само правление состояло из председателя, назначаемого Министерством путей сообщения, и трех членов правления, назначаемых министрами финансов, торговли и промышленности и путей сообщения соответственно¹⁰.

Частые переходы пароходства из одних рук в другие, отсутствие некоторое время единого хозяина, эксплуатация судов на износ, отсутствие капитального ремонта, бурные события гражданской войны, не могли не сказаться на общем состоянии Байкальского флота. В июне 1919 г. комиссия, направленная для осмотра судов, признала неудовлетворительным техническое состояние барж, некоторые из которых требовали ка-

⁹ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 6. Л. 29.

¹⁰ Там же. Ф. Р-268. Оп. 1. Д. 1. Л. 27.

питательного ремонта, а 4 баржи оказались совершенно негодными к эксплуатации в навигацию 1919 г. Недостаточным оказалось и общее число барж. Отрицательно на состоянии пароходов и барж сказывалось и то обстоятельство, что, как отмечалось тем же Управлением, в инвентаре пароходства, преимущественно в части, приобретенной у Коковина, не имелось не только необходимых запасных частей, но и на самих судах не было достаточного количества необходимых материалов. По описи колесного парохода «Александр Невский» видно насколько суда пострадали за время ведения военных действий на Байкале. Осматривая пароход, представители комиссии обнаружили, что «у дверей нет ручек, замков, либо нет ключей от замков. В некоторых рамах нет стекол, или нет рам. В каютах I и II классов нет дверей (сломаны или сняты навесом), сломана мебель, разгромлена умывальная комната»¹¹. Команды пароходов, по словам комиссии, совершенно не соответствовали своему назначению. Отсутствовал достаточный контингент опытных лоцманов, энергичных командиров и подбор хороших кадров матросов¹². По общим замечаниям на пароходах царило поголовное пьянство. Так, заведующий эксплуатационной частью А. П. Белооголовый в телефонограмме начальнику управления Ангаро-Байкальского казенного пароходства от 20 октября 1919 г. сообщал об инциденте, произошедшем на пароходе «Иннокентий», рейс которого пришлось задержать до назначения нового командира парохода, так как и действующий командир и рулевой были пьяны. Оба впоследствии понесли наказание: командир парохода был уволен, а рулевой переведен матросом на баржу. Такие случаи были частым явлением. Произвести же масштабную замену «негодного судового состава», как считали в Управлении, практически не представлялось возможным за отсутствием

¹¹ ГАИО. Ф. Р-268. Оп. 1. Д. 9. Л. 31об.

¹² Там же. Д. 8. Л. 63.

подходящих работников в Иркутской области. Тем не менее, в ходе навигации 1919 г. было смещено 8 капитанов, 12 помощников капитанов, 121 кочегар, 137 матросов, 53 рулевых, 29 масленщиков, 23 механика и машиниста, 14 боцманов, 6 лоцманов и 4 помощника машиниста¹³.

Подвижной состав Байкальского бассейна долгое время находился в тяжелом техническом состоянии, эксплуатировалась только часть судов, остальные числились в резерве, или скорее ждали капитального ремонта, к которому приступили лишь в 1926 г. Остро ощущался недостаток непарового тоннажа. В этот период не производилось строительства новых судов, использовались лишь те, что были построены еще в середине 90-х гг. XIX в. и раньше, почти остановилось баржестроительство.

В докладе начальника управления Внутренних водных путей Н. Соколова от 29 апреля 1919 г. сообщалось, что «существующее на Байкале пароходное хозяйство оценивается в сумме 70–75 млн руб., тогда как ежегодные эксплуатационные расходы по содержанию всего пароходства выражаются в сумме 3–4 млн руб.»¹⁴. С одной стороны, его можно ликвидировать, поскольку содержать его слишком дорого, а Кругобайкальская железная дорога полностью справляется со всеми грузоперевозками. Но, с другой стороны, если принять во внимание строительство в скором будущем первой части Ленской железной дороги от оз. Байкал в Витимско-Олекминский золотопромышленный район до г. Бодайбо, то здесь не справиться без регулярных пароходных рейсов и привлечения ледокола. В связи с этим, ликвидировать казенное пароходство, по мнению начальника управления Внутренних водных путей, недопустимо. Мало того, с помощью государственных субсидий необходимо поддерживать

¹³ ГАИО. Ф. Р-268. Оп. 1. Д. 8. Л. 63.

¹⁴ Там же. Л. 1.

совершение срочных рейсов по рр. Ангаре, Селенге и оз. Байкал.

Находившиеся прежде в распоряжении Байкальской паромной железнодорожной переправы и некогда прекрасно оборудованные крупные ремонтные и строительные мастерские в с. Лиственничном в дальнейшем предполагалось переоборудовать в районный судоремонтный завод. В целом, весной 1919 г. Н. Соколов отмечал, что «в связи с общей неблагоприятной экономической конъюнктурой заметно сокращение работы местных паромных предприятий. Для казенного же судоходного предприятия является необходимым построить свою дальнейшую работу на коммерческих началах для понижения убыточности»¹⁵.

Перед началом навигации 1919 г. Управлением переправы был разработан план по использованию судов казенного флота. Срочные почтово-пассажирские рейсы на Байкале предполагалось совершать ледоколом «Ангара». Для выполнения буксирно-пассажирских рейсов по озеру предназначались пароходы: «Михаил», «Иннокентий», «Кругобайкалец» с шестью морскими баржами. По р. Ангаре пассажирское и товарное пароходство от истока до с. Долоново на р. Оке (у Николаевского железоделательного завода), должны были поддерживать пароходы: «Сибиряк», «Мальгин», «Бурят», «Тарзан» с 16 речными баржами¹⁶. Пароход «Феодосий» находился на ремонте, а «Иннокентий» собиралось взять в аренду Министерство земледелия. Предполагалось, что основными предметами грузоперевозок станут дрова и сено. Однако некоторые опасения руководства вызывал тот факт, что в результате регулирования движения железнодорожного транспорта, основное количество грузоперевозок могло осуществляться им. В связи с этим высказывалась мысль о необходимости заранее обеспечить работу

¹⁵ ГАИО. Ф. Р-268. Оп. 1. Д. 8. Л. 3.

¹⁶ Там же. Д. 1. Л. 37.

флотилии точным распределением грузов. При этом, главную статью доходов в Ангаро-Байкальском районе, как и в довоенное время, должны были составить лесозаготовки, острая потребность в которых, имелаась у Забайкальской железной дороги и Иркутска.

Накануне навигации 1919 г. состоялось межведомственное совещание по вопросу о тарифах. Было решено допустить свободную конкуренцию, при которой тарифы пароходства Забайкальской железной дороги могли сыграть большую роль в сторону понижения тарифов частных пароходовладельцев.

Известно, что в навигацию 1919 г. все пароходные команды были полностью укомплектованы с твердо установленной заработной платой для каждого члена команды. Так, командиры пароходов получали 573 р. 75 к., кроме двух пароходов — «Кругобайкальца» и «Михаила», где заработная плата командиров составляла 675 р. На ледоколе «Ангара» она была еще выше — 810 р. Помощники командира получали везде одинаково — 540 р. На «Ангаре» было 3 помощника командира: старший помощник получал 675 р., а второй и третий по 573 р. Труд рулевых, которых на судах было от 3 до 6 человек оплачивался в размере 438 р. 75 к. (столько же получали и на «Ангаре»). Матросов на пароходах было от 6 до 12 человек, они получали по 391 р. 50 к. Почти на всех пароходах были кухарки, получавшие меньше всех — 270 р. и только на ледоколе «Ангара» работал повар с оплатой в 405 р. и помощник повара, получавший 337 р. 50 к. Пароходный механик зарабатывал 573 р. 75 к. На «Ангаре» механик получал значительно больше — 742 р. 50 к. и у него был помощник с оплатой в 607 р. На всех пароходах было по 2 машиниста — 506 р. 25 к. За эту же плату трудились машинисты на ледоколе, но там их требовалось 7 человек и 1 электротехник. От 2 до 3 масленщиков на каждом пароходе зарабатывали по 371 р. 25 к. От 4 до 6 кочегаров (за исключением ледокола, на котором их

работало 18) получали по 438 р. 75 к. В 1919 г. только на двух пароходах — «Сибиряк» и «Тарзан» — были лоцманы. Лоцман, ходивший на пароходе «Тарзан», получал 675 р., а 2 лоцмана парохода «Сибиряк» получали по 573 р. 75 к. каждый¹⁷.

Правление Ангаро-Байкальского казенного пароходства не исключая возможность убыточной работы пароходства стремилось заранее предусмотреть все способы предотвращения кризисной ситуации. Так, оно считало, что начальник управления пароходством должен иметь полномочия самостоятельно регулировать распределение и передвижение судов, чтобы не допускать убыточных простоев судов. Предлагалось ввести премиальную оплату труда, так как обеспечить, как считали в правлении, оклады, аналогичные частным предприятиям, довольно сложно, а это в свою очередь создает текучесть кадров речников.

Из-за большого тоннажа барж их погрузка и разгрузка проходила довольно медленно, из-за чего правление Ангаро-Байкальского казенного пароходства увеличило оплату грузчиков. Так было решено увеличить оплату «за нагрузку и выгрузку дров до 22 руб. для вольнонаемных и до 16 руб. для матросов, премируя срочность работы сверх 1,5 куб. саж. на человека в день 25 % повышением оплаты труда. Оплату же за выгрузку и нагрузку товаров увеличить до 80 руб. за 1000 пудов для вольнонаемных и до 70 руб. за 1000 пудов для матросов»¹⁸.

В 1920 г. флот Ангаро-Байкальского бассейна (р. Селенга не учитывалась) состоял из 18 паровых — общим количеством 1 133 номинальные силы, и 45 непаровых — грузоподъемностью 445 тыс. пудов, занимая, таким образом, последнее место по количеству и грузоподъемности подвижного состава среди флотов Обь-Иртышского, Енисейского и Ленского бассейнов.

¹⁷ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 3. Л. 90-95.

¹⁸ Там же. Ф. Р-268. Оп. 1. Д. 1. Л. 42.

Первое принадлежало Обь-Иртышскому бассейну. В Ленском бассейне на тот момент находилось 37 паровых судов — общим количеством 1 563 номинальные силы и 113 непаровых — в 1 110 тыс. пудов [1, с. 73].

В январе 1920 г. в Иркутске вновь развернулась кровопролитная борьба за власть между колчаковскими силами и большевиками, которая завершилась победой большевиков. 5 января днем состоялось торжественное шествие рабочих, красноармейцев, дружинников, солдат и партизан с красными флагами. В городе начались обыски, аресты и розыск оставшихся министров омского правительства [2, с. 395].

21 февраля 1920 г. было принято постановление Губернского революционного комитета о национализации паровых и непаровых судов, а также других средств водного транспорта со всеми их принадлежностями, ремонтными мастерскими, инвентарем, пристанями и пристанскими постройками в пределах бассейнов рек Лены и Ангары со всеми протоками и оз. Байкал. Это была уже вторая попытка национализации. Однако с разрешения Ревкома и по соглашению Комиссариата путей сообщения с другими заинтересованными комиссариатами, суда и другие средства национализированного флота могли быть предоставлены для пользования кооперативным, техническим и промышленным предприятиям, обслуживающим государственные и общественные нужды¹⁹. Все рабочие и служащие должны были оставаться на своих местах, а владельцы и арендаторы судов — соответственно принять все меры по подготовке флота к предстоящей навигации. Бывшие судовладельцы, не являясь уже собственниками водных транспортных средств, обязаны были приложить все усилия для ремонта плавсостава и подготовки его к предстоящей навигации.

¹⁹ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 21. Л. 17.

Приказом особо уполномоченного Народного комиссариата путей сообщения была назначена комиссия по национализации флота в пределах Ленско-Байкальского округа путей сообщения по двум районам: 1) Ангаро-Байкальско-Селенгинскому району; 2) Ленскому району. Председателем комиссии назначался начальник управления Ангаро-Байкальского казенного пароходства инженер И. Г. Маркинсон. В состав комиссии входили: от особо уполномоченного народного комиссариата путей сообщения – заместитель председателя Е. А. Воробьев, инженер Н. А. Антонов, техник П. Е. Утенко, техник Н. Д. Мушников, от союза рабочих Ангаро-Байкальского казенного пароходства – Н. Н. Шишков и П. И. Куле, от союза рабочих и служащих пароходств на Лене и Витиме – Алексеев и Окуловский, от судовладельцев – С. Л. Ясинский и К. Н. Глотов²⁰. На проведение национализации выделялось меньше недели времени – к 27 февраля все работы должны были быть завершены. Чтобы успеть в столь краткие сроки осуществить значительный объем работ разрешалось распределять работу по национализации между отдельными членами комиссии и привлекать себе в помощь необходимое количество инженеров, техников и других специалистов. Уполномоченный Народного комиссариата путей сообщений Рудый потребовал предоставить ему план области с подразделением на районы, указанием плана зимовок, оборудованных затонов, пристаней с верстовкой от начальной пристани, списки судов, смету на содержание, работу и ремонт всех судов и сооружений.

Участники комиссии и подкомиссий по национализации флота получали за свою работу заработную плату. Тем, у кого было постоянное место работы, платили «как за сверхурочную работу, за количество часов, потраченных ими, при определении платы за

²⁰ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 21. Л. 1.

сверхурочные работы принимается основная плата в день 62 руб.; лицам, безработным, платить в день 62 руб. и за сверхурочные работы (их расчеты вышеуказанных 62 руб.)»²¹. Расчет суточного вознаграждения проводился исходя из низшей ставки, которая в Иркутске в 1920 г. составляла 1 190 р. в месяц, и высшей — 2 520 р. в месяц.

Комиссией по национализации были составлены списки судов, зимующих в разных водных бассейнах. Так, в зиму 1919–1920 гг. на р. Селенге зимовали суда: принадлежащие «Кравцу и Компании» пароход «Коператор» и баржа «Экономия», а также принадлежащая Ленско-Байкальскому округу путей сообщения моторная лодка «Орхон» — в Верхнеудинске; принадлежащие Товариществу Байкальского пароходства и торговли пароходы «Работник», «Бурлак» и баржи «Сибирь», «Монголия», «Маньчжурия», «Сербия», «Бельгия» — в Зарубинском затоне²².

На станции Байкал Забайкальской железной дороги зимовали ледокол «Ангара» и баржа «Надежда» Ангаро-Байкальского казенного пароходства. Принадлежащие этому же пароходству 6 пароходов, 1 моторная лодка, 12 барж зимовали в с. Лиственичное. Здесь же находился пароход «Серафим» пароходовладельца В. И. Винтовкина, а также пароход «Антоний» и 2 баржи — «И. С. Шишелова и компании». В Тальцах — паром-самолет Покровского завода. В с. Михалево на р. Ангара — 2 парохода «Бурят» и «Лейтенант Малыгин» Ангаро-Байкальского казенного пароходства. В Иркутске у Верхней и Нижней пристаней, электрической станции, понтонного и плашкоутного мостов, у Чудотворской ямы зимовали пароходы, баржи, катера и моторные лодки, брандвахты, принадлежавшие Ангаро-Байкальскому казенному пароходству, Лено-Байкальскому округу путей сообщения, «Товариществу

²¹ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 21. Л. 64.

²² Там же. Л. 32.

Ясинский и компании», «Товариществу Волна», Иркутскому городскому самоуправлению, «И. С. Шишелову и компании», пароходовладельцу Ю. Ю. Берзгань и судовладельцу Гусаревичу. В Усолье зимовали пароход «Резвый» Горного управления и два паром-самолета (один – у д. Жилкино). У с. Олонки зимой 1919–1920 гг. находилась баржа «Лена» Ангаро-Байкальского казенного пароходства, пароход «Товарищ» и 5 барж Товарищества Ангарского пароходства. Там же на р. Ангаре, но уже у с. Каменка – пароход «Первенец» и перевозный катер. В 12 верстах ниже Балаганска – принадлежащие пароходовладельцу Самарину пароход «Петр Великий» и паром-самолет. В общей сложности на Байкале и на всем протяжении р. Ангары от истока до г. Балаганск зимовало 22 парохода, 45 барж, 5 моторных катеров, 4 паром-самолета и две брандвахты²³.

Завершение строительства Кругобайкальской железной дороги, по которой стала осуществляться перевозка большей части грузов, перевозимых ранее пароходами, события Революции и Гражданской войны, частая смена власти, экономическая и политическая нестабильность должны были, казалось, привести к постепенному сворачиванию пароходных предприятий, но этого не произошло. Наоборот, представители и красных и белых отмечали необходимость сохранения и дальнейшего развития пароходного сообщения в акватории Байкала, рек Ангары и Селенги. Пароходные рейсы поддерживали сообщение с теми населенными пунктами, куда не была проложена железная дорога, отсутствовало хорошее шоссе сообщение. Судоводство Байкальского водного бассейна оставалось по-прежнему (как и до Революции) важной составляющей частью транспорта, осуществляющей грузо- и пассажироперевозки.

²³ ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 21. Л. 33.

Список использованной литературы

1. Водные пути в навигацию 1920 г. // Сборник статистических сведений по Сибири : стат. материал. — [Б. м. : б. и.], [1922]. — С. 72–75.
2. Иркутская летопись, 1661-1940 гг. / сост., [предисл., прим.] Ю. П. Колмаков ; [отв. ред. А. Н. Гаращенко]. — Иркутск : Отгиск, 2003. — 847 с.
3. Как мы боролись за власть Советов в Иркутской губернии : (Воспоминания активных участников Великой Октябрьской соц. революции) / сост. Г. А. Вендрих. — Иркутск : Кн. изд-во, 1957. — 560 с.
4. Скорицова Н. А. Иркутская жизнь в годы Гражданской войны / Н. А. Скорицова // Земля Иркутская. — 2008. — № 2 (35). — С. 11–23.

Информация об авторе

Распопина Алена Александровна – кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории и международных отношений, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: alen_a77@mail.ru.

Author

Alena A. Raspopina – Ph.D. in History, Associate Professor, Department of History and International Relations, Baikal State University, 11, Lenin str., Irkutsk, Russian Federation, 664003, e-mail: alen_a77@mail.ru.

Библиографическое описание статьи

Распопина А. А. Байкальское пароходство в период Революции и Гражданской войны / А. А. Распопина // Историко-экономические исследования. — 2016. — Т. 17, № 4. — С. 723–743. — DOI: 10.17150/2308-2588.2016.17(4).723-743.

Reference to article

Raspopina A. A. Baikal steamship navigation during Revolution and Civil War. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2016, vol. 17, no. 4, pp. 723–743. DOI: 10.17150/2308-2588.2016.17(4).723-743. (In Russian).