
ХОЗЯЙСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ СИБИРИ В ДОСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

УДК 656.62(571.5)(091)
ББК 39.48(2Р54)г

С.В. ГУЗЕНКОВ

ДИНАМИКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК СЕЛЕНГИНСКИМ ПАРОХОДСТВОМ В НАЧАЛЕ XX в.

Используя опубликованные и неопубликованные источники, автор прослеживает динамику движения грузовых потоков по селенгинским маршрутам выполненных пароходными компаниями, работающими на Селенге в начале XX в.

Ключевые слова: селенгинское пароходство, география транспорта, грузоперевозки на водном транспорте.

S. V. GUSENKOV

DYNAMICS OF FREIGHT TRAFFIC BY THE SELENGA RIVER WATER CRAFT IN THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

Using previously published articles and unpublished sources the author analyses the dynamics of the Selenga river freight traffic performed by shipping companies operating on the Selenga river in the beginning of the XX-th century.

Keywords: the Selenga river navigation, transport geography, freight traffic by water craft.

В начале XX века по Селенге проходили разнообразные грузы.

Автор данной статьи видит свою задачу в том, чтобы опираясь на неопубликованные источники, проследить динамику движения грузовых потоков по селенгинским маршрутам выполненных пароходными компаниями, работающими на Селенге в начале XX столетия, попытаться определить роль пароходно-транспортных предприятий в этом процессе.

В 1917 г. на Селенге работало 3 пароходно-транспортных предприятия — «Товарищество на вере Байкальского пароходства и торговли», «Верхнеудинская пароходная компания», «Товарищество селенгинского пароходства», владеющее 7-ю пароходами и 8-ю баржами общей грузоподъемностью 87 тыс. пудов [2, с. 37].

Активизация грузовых потоков напрямую зависела от экономической ситуации в Забайкалье. Необходимость доставки строительных материалов, обусловленных строительством Кругобайкальской железной

дороги, усилило грузопоток в верховьях Селенги, а в низовьях, наоборот падает, поскольку товары «дальнего назначения» транспортируются до Верхнеудинска в железнодорожных вагонах, однако меняется спецификация тяжести. По реке активизируется движение шерсти и овчин, а чай значительно уступает своей некогда лидирующей позиции [3, с. 85].

На транспортировку селенгинских грузов оказала влияние и русско-японская война. В военное время перевозка частных грузов из Европейской России была прекращена и в этих условиях оживилось движение потоков по транспортным линиям Иркутск-Верхнеудинск Иркутск-Кяхта. В навигацию 1904 г. «водой» прошло до 400 тыс. пудов тяжестей [3, с. 85].

Крупным перевозчиком на Селенге являлось «Товарищество Байкальского пароходства и торговли». По данным транспортной компании в 1905–1915 гг. фирма «обработала» 4 237 613 пудов грузов: 1905 г. — 458 782; 1906 г. — 429 671; 1907 г. — 249 532; 1908 г. — 536 748; 1909 г. — 487 780; 1913 г. — 670 000; 1914 г. — 788 000; 1915 г. — 617 100 [3, с. 41].

Колебания грузовых потоков были связаны не только с активностью грузоотправителей, но и возможностями пароходного-транспортного предприятия.

В 1905–1909 гг. компания М.М. Коковина доставила вверх по Селенге 921 739 пудов тяжестей (42,6% грузопотока) транспортные линии верховьев Селенги ежегодно принимали 22,8 — 60,4% грузов (табл.) [3, с. 108–111].

Транспортировка грузов «Товариществом Байкальского пароходства и торговли» по Селенге (1905–1909 гг.)

Год	Перевезено грузов, пудов (всего)	Доставка тяжестей			
		Вверх по течению	%	Вниз по течению	%
1905	458 782	277 237	60,4	181 545	39,6
1906	429 671	256 162	59,6	173 509	40,4
1907	249 532	56 905	22,8	192 627	77,2
1908	536 748	146 049	27,2	390 699	72,8
1909	487 780	185 386	38,0	302 394	62,0
<i>Всего</i>	2 162 513	921 739	42,6	1 240 774	57,4

В 1905–1909 гг. большая часть грузов 49,9% (455 896 пудов) прошло по маршруту Верхнеудинск — Усть — Кяхта. Направления Иркутск-Верхнеудинск, Иркутск — Усть — Кяхта приняли 15,8% (146 446 пудов) и 14,1% (130 318) пудов тяжестей соответственно. По трассе Верхнеудинск — Ганзурина проследовал 5,2% потока грузов или 48213 пудов. От Иркутска до «других» пристаней по Селенге было отправлено 3,4% грузов (31 729 пудов), а от пристаней Байкала и Ангары до Верхнеудинска — 2,8% (26 300 пудов) и по маршруту от Верхнеудинска до «других» пристаней Селенги — 2,5% (23 879 пудов). Наименьший грузопоток отмечен на трассе Ганзурина — «другие» пристани Селенги (0,15) —

1597 пудов. В течение лета с 1905 по 1909 гг. включительно на долю грузов, транспортируемых вниз по течению селенги, ежегодно проходило 39,6–77,2% грузооборота. Всего же перевезли 1 240 774 пуда (57,4%).

Основные грузопотоки, направляемые вниз по Селенге в 1905–1909 гг., прошли по транспортной линии Усть — Кяхта — Верхнеудинск. Они составили 505 541 пуд или 40,7% грузооборота. Вдвое меньше — 233 931 пуд или 18,8% тяжестей, «обслужил» маршрут «разные пристани» Селенга — Верхнеудинск. Третью позицию прочно занимал путь Усть — Кяхта — Иркутск, по которому прошло 154 881 пуд груза или 12,4%. В 1905–1909 гг. немалые грузовые потоки были направлены в Верхнеудинск от Ганзурина — 122 450 пудов или 9,8% грузопотока. Обращает на себя внимание маршрут Верхнеудинск — Иркутск, по которому проследовало 54 891 пуд тяжестей или 4,4% потока грузов.

Самые минимальные грузовые партии были отмечены на трассе от Верхнеудинска до пристаней Байкала (6 пудов в навигацию 1909 г.). По Селенге традиционно возились «продукты фабрично-заводской деятельности», а вывозили зерно, муку, шерсть, кожу, продукцию лесного промысла, пушнину, кедровый орех.

Важнейшим компонентом являлись грузы военного ведомства. В 1914–1915 гг. «Товарищество Байкальского пароходства и торговли» перевезло «по назначению» 1 405 100 пудов воинских грузов, что составляло 9,1% от общего количества транспортируемых тяжестей.

В свою первую навигацию в 1909 г. «Товарищество Селенгового пароходства» пароходом «Сафроний» и несколькими баржами было перевезено 90 787 пудов грузов [3, с. 88]. Оживление перевозок было связано с деятельностью военно-инженерного ведомства, которое в Троицкосовске начало строительство казарм, складов и других сооружений укрепленного района «Большие постройки» начались в Верхнеудинске.

В 1914–1916 гг. пароходами Верхнеудинской и Селенгинской компании за 166 рейсов в разные селенгинские населенные пункты было перевезено 316 757 пудов грузов. По договору с окружным интендантством Иркутского военного округа, подписанному 20–21 августа 1914 г., Верхнеудинская пароходная компания перевезла в навигацию 20 тыс. пудов овса из Троицковского интендантского продовольственного магазина в интендантский продовольственный магазин Верхнеудинска.

Оценивая состояние грузопассажирских перевозок, бывший губернатор Забайкальской области Беломестнов писал 8 (15 июня) 1911 г. в «Комиссию для составления плана работ по улучшению и развитию водных путей империи» на поступивший запрос от 29 октября 1911 г. «...Движение грузов и пассажиров по реке Селенге, благодаря выгоды положения ее и общения с Забайкальской железной дорогой, с каждым годом возрастает и подает надежду при прогрессивном развитии края на усиление движения пароходов, что наблюдалось за последние годы...» пудов.

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 31: Управление Строительной и Дорожной частями при иркутском генерал-губернаторе (1859–1919 гг.). Оп. 1. Д. 680.

2. Колпаков В. Д. Общий краткий отчет о работах «Партии по исследованию рек Ленского бассейна в 1911–1918 гг. / В. Д. Колпаков. — Иркутск, 1919. — 64 с.

3. Материалы для описания русских рек и история улучшения их судоходных условий. — СПб., 1913. — Вып. 50 : Река Селенга в Забайкальской области. — 119 с.

Информация об авторе

Гузенков Сергей Васильевич — кандидат исторических наук, научный сотрудник Научной библиотеки, Иркутский государственный университет, 664003, г. Иркутск, бульвар Гагарина, 24, 664017, e-mail: nas_79@list.ru.

Author

Gusenkov Sergey Vasilievich — PhD in History, Researcher of Scientific Library, Irkutsk State University, 24, Gagarin boulevard, Irkutsk, 664003, e-mail: nas_79@list.ru.

УДК 957
ББК 63.3

Н.Н. БЫКОВА

АЛЕКСАНДРОВСКИЙ ЦЕНТРАЛ: АРЕСТАНТСКИЕ БУДНИ (начало XX в.)

Рассматривается распорядок дня каторжан Александровской центральной каторжной тюрьмы, который был строго регламентирован нормативными документами. Поэтому каждый день был похож на предыдущий. Необходимой ежедневной составляющей жизни каторжан являлась работа. Автор классифицирует работу каторжан, выделяя внутреннюю и внешнюю, платную и бесплатную; приводит примеры каторжного режима, когда он имел относительно либеральный характер, и когда смотрители его ужесточали.

Ключевые слова: Александровский централ, каторжный режим, каторжный труд.

N.N. BYKOVA

ALEXANDROVSKY CENTRAL PRISON: PRISONER'S WORKADAY LIFE (THE BEGINNING XX CENTURY)

The author considers the Alexandrovsky central convict prison state convicts' highly regulated daily routine. Every day was the same. Work was the necessary part of day-to-day life. The author classifies state convicts' daily work, marking out internal and external work, paid and unpaid work.