

СУДОХОДСТВО НА АНГАРЕ (60-е гг. XIX в.)

Ангара играла важную роль в истории транспортного развития Сибири.

По естественным условиям Ангара делилась на три части: от Байкала до Братского острога (606 верст), от Братского острога до устья Илима (277 верст) и от устья Илима до впадения в Енисей (877 верст). Верхний участок был судоходный, а средний представлял серьезные затруднения. Здесь находились труднопроходимые ангарские пороги: Похмельный, Пьяный, Падунский, Долгий (которые в 1627 г. впервые прошел казак-землепроходец Бекетов) и Шаманский, а также шиверы — Седановская, Пашинская, Шаманская. Эти препятствия затрудняли сплавное судоходство, делали почти невозможным судоходство взводное.

С середины XVII в. до начала 30-х гг. XIX столетия ангарский водный путь был единственной транспортной магистралью (поскольку сибирский тракт не был населен) для транспортировки транзитных грузов и «местных тяжестей» как вверх, так и вниз по течению. Караваны судов с товаром двигались на Енисейск, затем «переваливались» на Кеть и шли речным путем до Тюмени.

По мере заселения зоны Сибирского тракта в направлении Томск-Иркутск его роль в перевозке транзитных грузов увеличивалась, а роль Ангары в грузоперевозках сокращалась, что и произошло в 30–50-е гг. XIX в. (судоходство характеризовалось как «бедное и ничтожное»). Попытки «оживить» ангарский водный путь не предпринимались в угоду интересам владельцев гужевого транспорта на Сибирском тракте. Удорожание перевозок гужевым транспортом компенсировалось гарантией сохранить товар (*Субботин А. Экономическая записка по вопросу о соединении рельсовым путем рек Ангары и Лены. СПб., 1897. С. 27–28*).

В 60-е гг. XIX в. судоходство на Ангаре постепенно «восстанавливается» хотя и остается не столь интенсивным (табл.).

Движение судов было неравномерным. В отдельные годы оно либо увеличивалось, как, например, в 1860 г., когда по ангарскому водному пути «проехало» 470 судов (максимум!), что следует связывать с исключительной потребностью в хлебе для приискового района, либо резко сокращалось, когда в 1866 г. прошло только 43 судна (минимум!), что было втрое меньше, чем в навигацию 1865 г.

С 1860 по 1869 гг. включительно по Ангаре проследовало 1908 сплавных судов-лодок (с грузоподъемностью от 500 до 700–800 пудов), дощаников (брали на борт до 3 тыс. пудов тяжести), паузков — «посуд» примитивной и слабой конструкции с «верхами» из бревен вместо весел

и руля, с осадкой сначала в 18 вершков, а затем в 24 и 28 вершков, которые начали строить с 60-х гг. XIX в. (Субботин А. Указ. соч. С. 28–29).

Динамика движения ангарского судоходства (60-е гг. XIX в.)

Год	Прошло		Судорабочих	Общая ценность груза, в р./к.	Пристани	
	судов	Лесных плотов				
1860	470	102	2 615	1 516 821-73	6	
1861	462	107	2 580	1 324 002-00	6	
1862	48	4	350	400 000-00	6	
1863	120	80	390	233 721-50	6	
1864	133	1 155	2 940	453 282-40	7	
1865	137	575	3 846	458 304-96	9	
1866	43	445	2 569	300 000-00	6	
1867	115	991	4 219	332 650-20	7	
1868	161	1 090	5 422	462 207-90	7	
1869	180 лодок	39	1 336	10 535	510 125-99	7

Составлено по: ГАИО. Ф. 24. Оп. 9. Д. 131. Л. 83; Д. 165. Л. 75; Д. 191. Лл. 86 об; Д. 217. Л. 84; Д. 245. Л. 68; Д. 43. Л. 58; Д. 77. Л. 56; Д. 102. Л. 49; Д. 119. Л. 67; Д. 140. Л. 60.

Ассортимент ангарских товаров отличался большим разнообразием. Для открытых новых енисейских приисков доставлялось продовольствие (главным образом хлеб), фабрично-заводскую продукцию, приисковый товар, а по Иркутской губернии в приангарские населенные пункты привозили купеческие товары, и табак местного производства, мелочный товар для продажи на сельских ярмарках, соль, известь, соленую рыбу и «другие необходимые продукты».

Плоты являлись наиболее распространенным транспортом, в том числе и на Ангаре. Сплавливали на плотях строевой лес, дрова, сено. С 1860 по 1869 гг. включительно по ангарскому водному пути «промчалось» 4885 плотов (в 2,5 раза больше, чем сплавных судов), но движение их было также неравномерным, то резко сокращаясь, как, например, в 1862 г., когда сплавили только 4 лесных плота (минимум!), то значительно увеличиваясь, максимум приходится на навигации. 1864 г., когда «снарядили» 1 155 плотов. Таким образом, в 60-е гг. XIX в. по Ангаре прошло 6 793 сплавных плавательных средств, которые перевезли груза на 5 991 116 р. 78 к.

В 60-е гг. XIX в. на грузоперевозках «работала» не только Ангара, но и ее притоки: Иркут, который с 1860 по 1869 гг. «пропустил» 7 029 «лесных плота», груженные также сеном, деревянной посудой, домашней птицей и другими товарами на сумму 86 414 р.; Илим, принявший на себя в 1868–1869 гг. 18 лодок-илимок с грузом (известь в Енисейскую губернию и «местным табаком») на сумму 6 930 р.; Уда, по которой в 1864–1866 гг. было сплавлено 77 лесных плота с грузом стоимостью 1769 р.; Ока, по которой в 1869 г. проследовало 2 судна с товаром (Ларионов Д.Д. *Экономическая статистика Иркутской губернии. Иркутск, 1870. С. 353*).

Фрахты на Ангаре держались на высоком уровне. В 1860-х гг. доставка пуда груза от Иркутска до Енисейска обходилась в 25 к., что составляло 1/68 к. с пудо-версты. Сплав паузка, вмещавшего, например, 800 мест чая, обходился в 2 300 р. Эта сумма складывалась из следующих расходов: судно со всем оборудованием стоило около 1200 р., оплата труда судорабочих, кормщика и лоцманов — 970–990 р., перевозка берегом в обход Падунского порога (Большаков В.Н. Указ. соч. С. 115).

Перевозка грузов вверх по течению стоила на Ангаре очень дорого и была нерентабельной по затратам средств, труда и времени. Взводное судоходство оправдывало затраты только на нижнем плесе Ангары, но и здесь доставка пуда груза, например, от Енисейска до Илима, обходилась в 1 р. (Там же. С. 115–116).

Начальным пунктом ангарского судоходства был Иркутск, где и была устроена пристань (в том числе и лесная пристань, «на Иркуте организованная в 1868 г.). В 65 верстах от Иркутска в с. Тельма также работал «причал» для «приема» судов и лодок. Пристани также находились в с. Усолье (в 4-х верстах от с. Тельма), д. Бархатова (на пристани которой разгружали Кяхтинский чай), расположенная в 103-х верстах от губернского центра, у устья р. Белой, Балаганске, в с. Громы (торговля мехами), в Усть-Кежме (находились соленые амбары), в с. Рыбинское (перевозили скот, строительные материалы, сено) (Субботин А. Указ. соч. С. 26–27).

В сплавно́м промысле принимало участие немало рабочих — жителей ангарских селений. С началом навигации крестьяне нанимались на сплавные работы. Рабочие находились в составе экипажей сплавных судов, сопровождали грузы, привлекались к погрузке и разгрузке товаров, выполняли и другие работы. В 1860–1869 гг. на Ангаре в границах Иркутской губернии на сплаве было занято 35 556 чел. судорабочих. К сплаву на Иркуте было привлечено 20 757 судорабочих. Численность судорабочих напрямую зависела от потока грузов, «назначенных» к сплаву и количества привлечения плавательных средств. Если предстояло транспортировать значительные грузовые потоки, то и плавсредств требовалось немало. Нужны были и «рабочие руки».

Главными специалистами по движению сплавных судов являлись лоцманы. Проведение судов издавна занимались крестьяне Братского, Падунского, Ильинского (Дубынинского, Шамановского) и других соседних с ними деревень. Как правило, на судно нанималось два лоцмана, которые и подготавливали судно к рейсу, в частности, нанимали гребцов, если это было необходимо. Братские лоцманы проводили суда до Падуна, а падунские преодолевали Падунский порог, Ильинские — Дубынинский до Шимановского, а шимановские до Шимановского порога и далее. Заспуск плавсредств через пороги Похмельный, Пьяный бык до Падуна в зависимости от судна. Лоцманы зарабатывали от 10 до 15–20 р., а гребцы и рабочие получали рубль серебром за сопровождение «посуд» по

Падунскому порогу, вожжи получали от 6 до 10 р., а команда до рубля. За провод судна вниз до устья или до Енисейска лоцманы зарабатывали от 25 до 35 р. серебром (*Ларионов Д.Д. Указ. соч. С. 250–251*).

При благоприятных условиях сплавы от Иркутска до Енисейска продолжались 18 суток, а при худших условиях занимал месяц (*Субботин А. Указ. соч. С. 29–30*).

Придавая исключительную роль допаровому судоходству Ангаре и стремясь упорядочить его, отставной подпоручик Чаплеевский в докладной записке на имя генерал-губернатора Корсакова от 4 мая 1861 г. высказался за необходимость восстановления института обязательных лоцманов (упразднены в 1822 г. в связи с ликвидацией округа путей сообщения). «Учреждение на Ангаре обязательных лоцманов писал Чаплеевский, — обеспечит плавание по реке вниз по течению, потому что в настоящее время все почти несчастные случаи с грузами происходят от незнания проводниками своего дела» (*ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 291. Л. 18*).

В 60-е гг. XIX в. у группы «состоятельных лиц» возникло желание организовать пароходное сообщение на Ангаре. В 1861 г. губернский стат-секретарь Волков обратился с просьбой к Генерал-Губернатору Восточной Сибири о выдаче ему 25-летней привилегии на паровое судоходство на Селенге, Ангаре, Енисею, Чулыму и Кети, а гофмедик Круневич просил «государственную привилегию» на организацию пароходства на Ангаре. Однако правительство отказало предпринимателям в государственной поддержке, поскольку отдавало предпочтение частному предпринимательству.

В 60-е гг. XIX в. судоходство на Ангаре было постоянным, хотя и не столь интенсивным. Водный транспорт проигрывал в конкуренции за грузопревозки Главному Сибирскому тракту вместе с тем «ангарская флотилия» не смотря на сложности фарватера транспортировала разнообразнейшие грузы, что не только развивало хозяйственную жизнь в Иркутской губернии и на сопредельной территории (Енисейске), но и вовлекало местное крестьянство в обслуживание речного транспорта, давая им не только работу, но возможность заработка, хотя и сезонного.

С.К. КАНН

ПОДВИГ ПРИБЛИЖЕНИЯ СИБИРИ (В СВЯЗИ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАССИБА)

Сибирскую железную дорогу строили к «волшебному сундуку» сибирских сокровищ. Е.В. Богданович, выпивший не один бокал вина за достижение этой манящей цели, говорил примерно следующее: «Там, где нет железных дорог, там только память о прошедшем, там, где они развиваются — там стремление к будущему... Сибирь шлет Москве при-