

считаются обязанности членов экипажа, преемственность среди байкальских мореходов. Прослеживается общее и особенное среди водников Европейской России, Западной Сибири и Восточной Сибири.

**Ключевые слова:** Байкальский водный бассейн, «матросский промысел», рабочие и служащие пароходств, «Кяхтинское пароходное товарищество», «Сибирское пароходное товарищество».

*A.A. RASPOPINA*

## CREW OF BAIKAL SHIPPING COMPANIES IN THE 80s XIX CENTURY

The article examines the formation and the number of workers and employees «Kyakhtinsky steamer company» and competing with them «Siberian steamer company». Discusses the duties of crew members, continuity among sailors Baikal. Traced general and especially among conductors of European Russia, Western Siberia and Eastern Siberia.

**Keywords:** Baikal water basin, «the sailor fishing and employees of the shipping companies», «Kyakhta steamship partnership», «Siberian Steamship Association».

При изучении пароходного движения в Байкальском водном бассейне наибольшие затруднения вызывают вопросы комплектования пароходных команд, общая численность водников, их социальный состав, условия работы и жизни в навигационный и зимний периоды, преемственность тех или иных специальностей. Подобная информация в архивных документах встречается крайне скудно. Формирование и численность речников в водных бассейнах Европейской России, Западной Сибири, а также водных системах рр. Амура и Лены в сравнении с Байкальским бассейном (куда также входят рр. Ангара и Селенга) можно назвать относительно изученным. О байкальских мореходах периода парового судоходства лишь немного есть в статье и монографии В.Н. Большакова [1; 2]. Сложность источниковой базы затрудняет проработку данной темы. На сегодняшний день пока не удалось обнаружить такой важный тип документов как «Путевые журналы» байкальских пароходов. К примеру, анализируя социальный состав судорабочих Томского округа путей сообщения (ТОПС) исследователи имеют возможность работать с «Путевыми журналами судов МПС», «Техническими списками непаровых судов МПС» и документами технического характера, такими как — «Подсчеты жалованья и квартирных денег командам судов» и т.д.

МПС ввело «Путевые журналы» для паровых судов 26 августа 1876 г. В течение последующих двух лет форма и порядок ведения этой документации корректировались. В 1913 г. были введены отдельные формы журналов для больших и малых паровых судов. «Путевые жур-

налы» состояли из двух разделов: «действие судна» и «материальная часть». Это официальный документ на корабле, куда записывались в хронологической последовательности все основные события, связанные с жизнью и повседневной деятельностью корабля.

Здесь же помещался список судовой команды на основании паспортных книжек и временных письменных свидетельств рабочих. Отмечались: фамилия, имя, отчество, возраст, вероисповедание, местожительство, сословная принадлежность, образование, время и причина увольнения рабочего, годовой и месячный заработок, заметки о переменах по службе и в оплате труда каждого члена судовой команды. Журналы заполнялись ежегодно в двух экземплярах и не позднее 31 декабря сдавались в канцелярию судоходного отдела, заверенные печатью и подписями командира судна и начальника отдела [12, с. 161].

Велись ли подобные журналы на всех Байкальских, Ангарских и Селенгинских пароходах сказать пока сложно и это обстоятельство заметно затрудняет изучение вышеперечисленных вопросов. В то же время, являясь обязательными официальными документами «Путевые» или «Шканечные» журналы должны были находиться на каждом судне. Так, в феврале 1891 г. при проведении освидетельствования байкальских пароходов «Платон» и «Дмитрий», принадлежащих Кяхтинскому пароходному товариществу, председатель комиссии по освидетельствованию судов при описании недостатков ходовых качеств парохода «Платон», ссылается на запись в «Шканечном журнале» о почтовом рейсе, совершенном 7 июля из Лиственичного в Боярск. Скорее всего подобный журнал был и на пароходе «Дмитрий», так как в перечне отсутствующих необходимых документов указаны только: «а) корабельная крепость; б) патент на плавание под русским флагом; в) список корабельных служителей; г) таможенный паспорт» [2, д. 321, л. 35]. Ведение «путевого журнала» «точное и правильное» входило в обязанности капитана парохода — что видно из условий договора о найме Кяхтинским пароходным товариществом капитанов на свои суда. «Журналы» подлежали обязательному предъявлению в контору пароходства, [5, д. 92, л. 401]. Однако капитаны не всегда владели грамотой, так подпись под договором о найме на должность капитана от 28 марта 1890 г. вместо Александра Гавриловича Парфентьева поставил унтер-офицер запаса Егор Ельцов, потому ведением «Журнала» не смотря на должностные инструкции занимался явно не капитан, а возможно помощник капитана — курляндский уроженец Иван Антонович Лименталь, служивший на этом пароходе («Платон») третий год.

В то же время в ГАИО находятся такие интересные типы источников как маклерские книги — в них встречаются контракты о найме судорабочих частными пароходными компаниями, рыбопромышленниками для ловли и перевозки рыбы, подряды на перевозку грузов по р. Ангаре от Иркутска до Енисейска и т.п. Но для получения сведений о командах

пароходов это менее ценный источник в сравнении с «Путевыми журналами». В договоре о найме, внесенном в «Маклерскую книгу» указаны: дата заключения договора, имена, фамилии и отчества договаривающихся сторон, социальная принадлежность сторон, место жительства (населенный пункт), должность, на которую человек нанимался, предполагаемый срок службы, денежное вознаграждение и знание грамоты. Договор состоял, как правило, из девяти пунктов и в нем подробно прописывались обязанности сторон. Если нанимали сразу партию рабочих, то договор составлялся чаще всего один подробный для найма одного судорабочего, в конце которого делалась приписка: «Нижеподписавшиеся контракты оформить по одной с вышестоящим, данные нижепоименованными лицами... заключают в себе одно содержание и записываются без подробного обозначения» [5, д. 92, л. 44об.]. Этот тип источника дает возможность судить о социальной и национальной принадлежности, местожительстве, грамотности и некоторых условиях работы судового состава. Просматривая «Маклерские книги» погодно можно установить постоянство найма одних и тех же людей, возможно и преемственность профессии.

К середине 80-х гг. XIX в. по Байкалу ходили суда двух конкурирующих частных пароходных компаний: «Сибирского пароходного товарищества» — под управлением И.С. Шишелова и «Кяхтинского пароходного товарищества», основанного кяхтинскими первогильдейскими купцами. К 1892 г. «Сибирское пароходство» располагало несколькими парусными судами, двумя небольшими пароходами, предназначенными для грузоперевозок и шестью баржами. В это же время в распоряжении «Кяхтинского пароходства» находилось шесть паровых судов, 14 барж грузоподъемностью по 10–16 тыс. пудов, четыре полубаржи, поднимавшие по 4–8 тыс. пудов груза [10, с. 202].

По общепринятой классификации пароходы подразделялись на большие от 100 л.с. и выше, средние — от 50 до 100 л.с. и малые — до 50 л.с. Экипаж больших пароходов в Западной Сибири включал как правило 25–30 человек: капитан, помощник капитана, 2–3 лоцмана, 2–3 штурвальных, машинист и 2–3 помощника машиниста, 2–3 масленщика, 4–6 кочегаров и 10 матросов [9, с. 32]. На малых и средних пароходах команда была от 12 до 20 человек. На баржи в среднем требовались один водолив, помощник водолива и около 10 матросов. На численность пароходной команды оказывали влияние — район рейсирования судна и его основное предназначение (перевозка грузов или пассажиров), объем грузо- и пассажиропотоков. По сведениям Большакова каждый восьмой пароход в Европейской России был именно пассажирским, в Обь-Иртышском бассейне (Западной Сибири) пассажирские пароходы отсутствовали — они совмещали функции пассажирских и грузовых судов. Не было как таковых пассажирских пароходов и в Байкальском бассейне (куда

входили вместе с оз. Байкал рр. Ангара и Селенга). Здесь на паровых судах перевозились и грузы и пассажиры. Судходность реки, объем грузопотоков оказывали определяющее значение на размер пароходов, а значит и количество судовой команды. Чрезвычайно высокая порожищность р. Ангара (пороги, шиверы и кармагулы многие из которых труднопреодолимы на относительно небольшом расстоянии), мелководность, песчаное дно, частые смены русла р. Селенги позволяли использовать только малые пароходы на Селенге, малые и иногда средние на р. Ангаре.

Отдельно стоит упомянуть и о топливе для пароходов. Так на сибирских пароходах в качестве топлива использовались только дрова, а на значительной части пароходов Европейской России к середине 1880-гг. — уголь и нефтяные остатки, что существенно сокращало количество кочегаров на пароходах. Если на большом волжском пароходе в 1859 г. работало 12 кочегаров и 16 матросов, а три десятилетия спустя на большом пароходе с командой из 30 человек могло быть задействовано всего от 4 до 6 кочегаров и меньше. В 1869 г. на среднем 100-сильном байкальском пароходе «Иннокентий» из 27 человек команды было 6 кочегаров и 12 матросов (в списочном составе экипажа этого парохода кроме них значились: капитан и два его помощника, два масленщика, два помощника машиниста, лоцман и повар) [1, д. 65, л. 38].

В целом на байкальских пароходах обязанности членов экипажа были точно такими же, как и в остальной России. В обязанности матросов помимо судовых работ входили работы по погрузке и выгрузке товаров и топлива — дров, а это требовало большого количества рабочих рук. Поэтому при найме на работу на байкальские пароходы, в пункте договора о роде деятельности указывалось, что нанимается «для разного рода работ», а не просто «матросом». В стандартном договоре «Компании Сибирского пароходства» о найме разнорабочих в п. 1 давалось перечисление возможных обязанностей нанимаемого: быть «при устройстве пристаней, при добывании камня для засыпки и укрепления гаваней, при постройке и ремонте судов, при добыче на постройку их леса, на заготовку дров для содержания пароходов... Если буду способен к какому бы то ни было ремеслу, как-то кузнечному, плотничному или малярному, не должен уклоняться от возложенного на меня знакомого ремесла» [5, д. 92, л. 44об.]. Нанимая рабочих и служащих пароходные компании (особенно небольшие) старались максимально использовать знания и опыт своих работников. Так представители «Компании Сибирского пароходства» заключая в декабре 1888 г. договор о найме с Иваном Михайловичем Залуцким на должность помощника машиниста, оговаривали в тексте контракта возможность работы Залуцкого в случае необходимости одновременно и мастером кузнечных и слесарных дел, за свою работу он должен был получить 480 р. в год. В 1889 г. та же Компания нанимала на должность одновременно слесаря и масленщи-

ка иркутского цехового Филиппа Константиновича Литвинова, при этом с 20 января по 1 апреля ему полагалась плата — 15 р./мес. И с 1 апреля по 15 октября — 25 р./мес. В 1890 г. ссыльнопоселенец Христиан Трегор заключает договор с «Компанией Сибирского пароходства» о найме на «обязанности маляра и коچهгара» с оплатой 110 р. с марта по октябрь, т.е. навигационный сезон, что было относительно высокой платой, в сравнении с оплатой остальных категорий судорабочих «Компании Сибирского пароходства». Принятые на должности коچهгаров в то же самое время — инородец Анатолий Чернегов и Александр Михайлович Семенов должны были получить за сезон 90 и 75 р. соответственно. Разнорабочие как правило получали за навигационный сезон плату от 55 до 75 р. Что влияло на размер заработной платы в этой категории водников установить не удалось, из текста договора это не ясно (грамотность нанимаемого и социальная принадлежность роли не играли), возможно возраст, физические данные и т.п. Лоцманы получали от 150 до 170 р. за навигацию. Помощники машинистов — от 363 до 500 р. Принятому на должность машиниста Гребенчикову Константину Григорьевичу Компания платила 1200 р.

Более состоятельное «Кяхтинское пароходное товарищество», владевшее большим количеством пароходов и барж платило заработную плату выше. Так разнорабочие получали 90 р. за сезон, лоцманы — от 342 до 595 р., баржевые приказчики от 260 до 400 р., капитаны пароходов от 1200 до 1350 р., машинисты от 1200 до 1380 р. Управляющий пароходством — Василий Кондратьевич Шерстобитов (по специальности он был инженер-технологом и мог проводить освидетельствование пароходов перед началом навигации) получал 5000 р. в год [5, д. 90, 92]. Значительно больше получали капитаны и их помощники, работавшие на р. Амур, так капитан почтового или буксирного парохода получал от 2600 до 3000 р. в год. На меньших пароходах заработок был чуть ниже — от 2000 до 2500 р. Помощник капитана получал до 2000 р., а приказчик — до 1200 р., хотя как писали в газете «Владивосток»: «Большинство командиров пароходов не имеют никакого ценза — ни научно-го, ни воспитательного, ни трезвости» [8, с. 7].

Те, кто нанимались для выполнения «разного рода работ» или как привычнее говорить — матросами составляли палубную прислугу парохода или баржи. Со временем опытные матросы могли стать штурвальными на пароходах (помощник лоцмана, помогавший ему нести вахту) или баржевыми водоливами. В обязанности водоливов входили: контроль за равномерным распределением грузов на барже, своевременное устранение неисправности и течи баржи, обеспечение сохранности товаров, ему же подчинялись и баржевые матросы. После 3–4 лет на должности штурвального или баржевого водолива можно было наняться лоцманом или баржевым приказчиком — это уже рабочая аристократия.

К примеру, работавший в 1890 г. в «Компании Сибирского пароходства» штурвальным инородец Сороковиков Василий Алексеевич, спустя несколько лет (в 1908 г.), состоял на службе уже новой компании — «Товарищества Байкальского пароходства» в должности баржевого приказчика и лоцмана. Оплата лоцманов без сомнения зависела от судоходных условий маршрута пароходов и чем сложнее они были, тем выше ценился труд лоцманов. Со временем лоцманы могли стать помощниками капитанов или капитанами.

Из матросов можно было попасть и в состав нижней команды или трюмной прислуги — стать кочегаром. В 1889 г. ссыльнопоселенец Христиан Иванович Трегер нанимается разнорабочим к «Сибирского пароходного товарищества», в следующем году он уже кочегар и маяляр, а спустя несколько лет — в 1908 г. состоит на службе «Товарищества Байкальского пароходства и торговли» уже другого пароходо-ладельца И.Н. Черных — баржевым приказчиком на барже «Ангара» [2, д. 394, л. 122]. Хорошо зарекомендовавшие себя перед машинистом кочегары могли в дальнейшем наниматься масленщиками. Такие специалисты были востребованы пароходными компаниями не только в навигационный период, но и на протяжении всего года. На пароходе как правило было два масленщика, которые работали посменно, они смазывали и чистили машину, помогая машинисту в ремонте парохода зимой (в качестве слесарей). Кяхтинское пароходное товарищество платило им в зимний период от 30 до 50 р. в месяц, а с началом навигации — от 35 до 55 р. в месяц [4, д. 9, л. 2]. По сведениям В.Н. Большакова масленщиками могли стать бывшие рабочие механических заведений — в этом случае не требовалось прохождения длинного пути от кочегара. После нескольких лет работы лучшие масленщики становились помощниками машинистов, а еще через четыре года могли получить место машиниста. Если пароход был небольшой, то машинист нес вахту посменно с помощником, на больших пароходах машинист наблюдал за работой всей машинной команды. В 1889 г. иркутский цеховой Иван Васильевич Павлов служил у Шишелова в «Компании Сибирского пароходного товарищества» слесарем и масленщиком с заработной платой 363 р. 53 к., но уже в следующем году он нанимается к Шишелову помощником машиниста с оплатой в 500 р.

Пароходные компании, заключая договор о найме на работу, оговаривали, на чьем содержании будет находиться работник — на своем или на содержании Компании, когда ему предоставляется только пища или жилье и пища. Судя по контракту разнорабочему «Кяхтинского пароходства» на месяц полагалось: 2 пуда, 10 фунтов ржаной муки, 37 ½ фунта свежего или соленого мяса, 3 ½ фунта соли, 7 ½ фунтов круп, половина кирпича чаю и ¼ фунта масла или жира. В постные дни рабочий мог получить по желанию вместо мяса «рыбы или омули, сколько по цене

мяса придется» [3, д. 9, л. 6]. В 1887 г. в «Кяхтинском пароходном товариществе» на своем содержании находились: лоцманы, помощники лоцманов, штурвальные, помощники штурвальных, слесари, котельщики, литейщики, клепальщики, токари, столяры, нарядчики, печники. Из них наиболее высокооплачиваемые были котельщики, получавшие в течение всего года 50-60 р./мес. На содержании Товарищества находились: рулевые, кочегары, палубщики, наметчики, матросы, повара и кашевары, хлебопек, береговые (они получали оплату только в навигационный период), сторож конторы, караульный, молотобойцы, плотники, ученики, чернорабочие, водовоз (получали постоянную зарплату в течение всего года). Самую маленькую заработную плату получал сторож конторы — 7 р. в месяц и от 5 до 10 р. в месяц получали ученики.

Владельцы «Кяхтинского пароходства» установили таксу на отпуск продуктов и товаров для своих рабочих и служащих. Так пуд ржаной муки стоил 1 р. 50 к., пшеничной — 2 р. 50 к.; пуд мяса — 3 р. 40 к.; пуд крупы ячневой, гречневой — 2 р.; пуд соли — 1 р. 20 к.; кирпич чая — 90 к. У «Кяхтинцев» можно было приобрести и необходимые товары: катанки за 4 р., полушубок за 15 р., кожаные перчатки за 85 к., ситцевые рубахи за 1 р. 50 к., аршин цветного ситца за 12 к., деревянные ложки — 2 к. за одну штуку, китайские чашки за 15 к. [3, д. 9, л. 1].

В стандартном договоре о найме «Кяхтинского пароходства» детально прописывались права и обязанности рабочих и служащих. При заключении контракта рабочему на руки выдавалась расчетная книжка, где кратко обозначались основные условия контракта, наложенные на него штрафы и отмеченные заслуги. Находившиеся на содержании Товарищества жили в казармах пароходства. На обед, ужин или чай рабочие должны были являться в строго определенное время, опоздавших отдельно не кормили. Запрещалось приводить с собой на пристань жен, детей или кого-либо из родственников. Товарищество устанавливало продолжительность рабочего дня, но она не должна была превышать Высочайше утвержденное и действовавшее в стране урочное положение. Во время совершения рейса матросы работали по вахтенно (сменяясь через каждые четыре часа), но в период авральных работ, таких как: постановка парусов (на некоторых судах были паруса), швартование, подъем и отдача якоря, погрузка дров и перевозимых товаров команда парохода привлекалась вся. Управление пароходством предоставляло рабочим выходные в зимние месяцы — декабре, январе и феврале (для тех, кто заключал контракт на год) по четыре дня в месяц, в навигационный период — по три дня в месяц. Если во время работы кто-то заболел, то можно было «пользоваться медицинским пособием при Крестовской пристани бесплатно», но заработная плата за этот период не выплачивалась, исключения составляли лишь ситуации, когда «болезнь произошла от ушиба или увечья на работах пароходства».

За порчу или потерю грузов пароходства отвечала команда в полном составе — Управление пароходством вычитало стоимость утраченного из заработной платы команды. Подобного рода ситуации находили свое отражение на страницах сибирских газет, где нередко печатались статьи о «Кяхтинском пароходстве» довольно критического содержания. Так в 1886 г. газета «Сибирь» едко отмечала: «При сдаче пароходством русских товаров, привозимых из Иркутска за Байкал, всегда встречается недостаток в таковых, за что пароходное товарищество платит товароозяевам деньги, а недостающее по всей вероятности попадает в питейное заведение... Ссоры и драки происходят здесь ежедневно и все между рабочими пароходства. Никакой полицейской власти для наблюдения за тишиной и спокойствием жителей селения здесь не существует; впрочем есть старшина, но он один не в состоянии водворить спокойствие» [11, с. 6]. Наличие большого количества питейных заведений естественно способствовало распространению пьянства среди морских команд, но в каждом заключаемом договоре значилось: «вести себя должен честно, трезво, не пьянствовать». Однако штраф за пьянство в размере 50 к. выписывался только в случае «явки на раскомандировку в нетрезвом виде», столько же рабочие платили за кратковременную отлучку с работ. Опоздание на раскомандировку оценивалось в 25 к., за прогул могли оштрафовать от 1 р. до 1 р. 50 к. Если рабочий не исполнял приказания или вообще оказывался от работ, то мог быть оштрафован на 2 р. (самый большой штраф) и ложное объявление себя больным могло обойтись в 1 р. [3, д. 9, л. 7].

С окончанием навигации команды пароходов и барж распускались, так как содержать полный штат было чрезвычайно накладно, поэтому контракты заключались на один год или только на навигационный сезон — в зависимости от того, кем нанимался человек. Хотя конечно наличие постоянного квалифицированного кадрового состава безусловно ценно для пароходных компаний, но насколько байкальским пароходовладельцам удавалось сохранить основной квалифицированный кадровый состав сказать пока сложно в силу малочисленности архивного материала. На сегодняшний день известно, что такие случаи были у «Кяхтинского товарищества»: капитан парохода «Платон» — Александр Гаврилович Парфентьев ходил на парусных и паровых судах в течение 20 лет; столько же лет ходил по Байкалу иркутский мещанин, капитан «Дмитрия» (в 1891 г.) — Иван Егорович Потапов; на протяжении трех навигаций подряд машинистами на этих пароходах служили — Иван Антонович Лименталь (на «Платоне») и иркутский мещанин Михаил Михайлович Залуцкий (на пароходе «Дмитрий»), у последнего стаж службы в пароходстве составлял 25 лет [2, д. 321, л. 154].

По имеющимся в распоряжении документам можно проследить и своего рода семейственность в занятии мореходством. На страницах



архивных документов встречаются фамилии тех, кто начинал свою службу еще на первых байкальских пароходах — в середине XIX в., спустя некоторое время появляются имена братьев, занятых в судоходном промысле, а затем и детей. Так, брат машиниста Михаила Михайловича Залуцкого — Иван Михайлович работал в конкурирующем с «кяхтинцами» «Сибирском пароходном товариществе» помощником машиниста. Баржевными приказчиками служили братья Рагозины — Мирок и Роман Спиридоновичи. Сын Ивана Егоровича Потапова — капитана и байкальского морехода с 20-летним стажем — Игнат Иванович тоже служил капитаном, но уже на другом пароходе «Бурят», принадлежащего «Товариществу Байкальского пароходства и торговли». Михаил Прокопьевич Серебренников ходил капитаном еще на одном из первых байкальских пароходов — «Александр Невский», а его сын — Михаил Михайлович на протяжении нескольких навигаций служил в Кяхтинском пароходном товариществе лоцманом и получал самую высокую среди остальных лоцманов заработную плату — 595 р. Другой сын — Алексей Михайлович — был капитаном парохода «Сибиряк» (в 70 номин. сил), который принадлежал «Товариществу Байкальского пароходства и торговли». На пароходе «Михаил» этого же товарищества ходили братья Малеевы: Николай Алексеевич — капитаном и Иван Алексеевич — машинистом [2, д. 394, л. 121].

Представители двух конкурирующих в 1880-х гг. на Байкале пароходств — «Кяхтинского пароходства» и «Компании Сибирского пароходства» с декабря по март начинали нанимать рабочих и служащих. Представители «Кяхтинского пароходства» предпочитали подписывать контракты в с. Лиственничном, этим занимался как правило управляющий пароходством. Судя по «Маклерским книгам», Иркутск значителен местом подписания контрактов «Сибирского пароходства», все участники которого занимались наймом рабочих и подписанием контрактов. География местожительства рабочих и служащих «Сибирского пароходства» весьма обширна: от Тункинского ведомства, до Узкого Луга, Заларей, Тулуна, Качуга и Балаганска. Есть единичные случаи найма из Тобольской и Томской губерний и из Вятки.

В 1889 г. «Компания Сибирского пароходства» заключила 71 договор, а в следующем году в «Маклерских книгах» удалось обнаружить упоминание лишь о 58 договорах. Из тех, кто работал в навигацию 1889 г. только семь человек нанялись на те же работы в навигацию 1890 г. Среди них три ссыльнопоселенца, два крестьянина, один мещанин и один рядовой. В навигации 1889 г. матросским промыслом занималось 32 крестьянина, 4 инородца, 9 мещан, 8 рядовых и 8 ссыльнопоселенцев. В 1890 г. из 58 рабочих и служащих «Сибирского пароходства» значилось: 17 крестьян, 7 инородцев, 8 мещан, 2 рядовых и 16 ссыльнопоселенцев. Навигация приходилась на период сель-

скохозяйственных работ, что конечно же отрывало крестьян от их основных занятий, но пока затруднительно сказать насколько регулярно одни и те же лица нанимались в пароходные компании.

В Восточной Сибири отмечается своя специфика судоходства, если в Западной Сибири достаточно большой удельный вес отходников из Европейской России, что можно объяснить географической близостью этих районов, но по мере удаления к востоку численность отходников уменьшается. В Байкальском бассейне она и вовсе незначительная. Как отмечает Большаков: «спрос на труд пришлых судорабочих на Енисее был эпизодическим и возникал, преимущественно, в периоды благоприятной экономической конъюнктуры, когда не хватало местных рабочих» [6, с. 133]. В Байкальском бассейне команды набирались как правило из местных жителей. Здесь объем грузопотока не был так велик, как в Западной Сибири, а сложные навигационные условия рр. Ангары и Селенги местные жители знали гораздо лучше, чем пришлые. Поэтому знаменитая Вятка, дававшая значительную часть судорабочих для речного флота Западной Сибири, ничего не могла предложить. Хотя в журналах о русском судоходстве конца XIX в. отмечались попытки найма вятских и орловских крестьян на реках Восточной Сибири, но никакие прогнозы об успешности этого предприятия не делались. Ставились скорее риторические вопросы о возможном закреплении здесь вятских и орловских водников.

Установление численности речников — один из наиболее сложных вопросов в изучении судоходства и пароходства. В отношении Байкальского бассейна наиболее уместно использовать косвенный метод, предложенный в свое время В.Н. Большаковым [6, с. 137]. Он заключается в том, что для подсчета численности водников необходимо точно знать какое количество судов совершало рейсы в исследуемой акватории, а также их классификацию и грузоподъемность. В 1889–1890 гг. таким образом, на одном большом, двух средних и двух малых пароходах, находившихся в распоряжении Кяхтинского товарищества, должно было быть задействовано около 94 человек и около 112 человек на 14 баржах Товарищества. «Компания Сибирского пароходного товарищества» владея двумя малыми пароходами и шестью баржами должна была нанимать около 70 человек. Действительно, в 1889 г. «Сибирское пароходство» заключило 71 договор о найме, что подтверждает реальность подсчетов на основании косвенного метода.

Таким образом, формирование различных категорий водников в Байкальском бассейне, особенности их работы, оплаты, величина численного состава, шло в целом аналогично подобным процессам в Западной Сибири и Европейской России, но чуть медленнее и с учетом местных особенностей, с минимальным использованием труда крестьян-отходников из Европейской России, занимавшихся «матросским промыслом».

**Список использованной литературы и источников**

1. Государственный архив Иркутской области (ГАИО). — Ф. 24. — Оп. 2.
2. ГАИО. — Ф. 31. — Оп. 3.
3. ГАИО. — Ф. 31. — Оп. 4.
4. ГАИО. — Ф. 41. — Оп. 4.
5. ГАИО. — Ф. 447. — Оп. 1.
6. Большаков В. Н. К вопросу о формировании и численности речников в Сибири (1895–1917 гг.) / В. Н. Большаков // Рабочие Сибири в период империализма. — Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1976. — С. 123–143.
7. Большаков В. Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX в. / В. Н. Большаков. — Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1991. — 216 с.
8. Владивосток. — 1885. — № 25.
9. Коишевский И. Заметки о нашем судоходном промысле / И. Коишевский // Русское судоходство. — 1894. — № 143.
10. Распопина А. А. Судоходство на Байкале // Приангарье: годы, события, люди: календарь знаменат. и памятных дат Иркут. обл. на 2014 г. / сост.: Л. А. Казанцева, Н. С. Пономарева. — Иркутск, 2013. — 220 с.
11. Сибирь. — 1886. — № 26.
12. Цепенникова Е. П. Численность и состав команд судов технического обслуживания на реках Сибири в 1916 г. / Е. П. Цепенникова // Вопросы истории дореволюционной Сибири : сб. ст. / Отв. ред. З. Я. Бояршинова. — Томск : Изд-во Томск. ун-та, 1983. — С. 159–172.

**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: history@isea.ru.

**Author**

*Raspopina Alena Aleksandrovna* — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Chair of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Str., 664003, Irkutsk, e-mail: history@isea.ru.

УДК 94(47 «1915/1917»  
ББК 63.3(253)

**В.М. РЫНКОВ**

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА  
КАК ФАКТОР РАЗРЕШЕНИЯ  
ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ВОПРОСА В СИБИРИ  
В 1915 — НАЧАЛЕ 1917 ГОДА**

Рассмотрено взаимодействие городских органов самоуправления, губернских администраций сибирских губерний и Особого совещания по продовольствию летом 1915 — начале 1917 гг., реконструирован механизм запроса кредитов на продовольственное снабжение населения, его выдачи, порядка расходования и возврата. Созданный механизм способствовал смягчению продовольственных проблем в городах