

### Список использованной литературы и источников

1. Железняков А. С. Рождение монгольского коммунизма: 1920 / А. С. Железняков // Вестник МГУ. Сер.13. Востоковедение. — 2000. — № 1. — С. 49–50.
2. История Монголии XX век. — М. : Ин-т востоковедения РАН, 2007. — 448 с.
3. История Монгольской Народной Республики. — М. : Наука, 1983. — 661 с.
4. Лузянин С. Г. Дипломатическая история событий на Халхин-Голе. 1932–1939 гг. / С. Г. Лузянин // Новая и новейшая история. — 2001. — № 2. — С. 41–51.
5. Монгол Ардын Хувьсгал Намын тухэн товчоон. — Улан-Батор, 2001. — 80 с.
6. Печников А. М. Животноводство МНР. Материалы государственной статистики / А. М. Печников. — Вып. 1. — Улан-Батор, 1949. — 220 с.
7. Российский государственный архив социально-политической истории. — Ф. 495. — Оп. 152. — Д. 133.
8. Рощин С. К. Об идейных основах политики национальных демократов Монголии (1926–1928 гг.) / С. К. Рощин // VII Международный конгресс монголоведов, Улан-Батор, 1997 : сб. тр. конф. — Тбилиси : Ин-т языкознания им. Арн. Чикобава, 1997. — С. 59–64.
9. Советско-монгольские отношения. 1921–1974. Документы и материалы. Т. 1. 1921–1940. — М., Улан-Батор, 1975. — 588 с.

### Информация об авторе

*Батунаев Эдуард Владимирович* — кандидат исторических наук, научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: Batunaeveduard@mail.ru.

### Author

*Eduard V. Batunaev* — Ph.D. in History, Researcher, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of Siberian Branch Russian Academy of Sciences, 6 Sakhyanova St., Ulan-Ude, 670047, e-mail: Batunaeveduard@mail.ru.

УДК 351.749.6(571.54/55)(09)  
ББК 67.401.133.12(253.5)г

**А.В. ВЕЙТ**

## ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ СОЗДАНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ЖАНДАРМЕРИИ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Делается необходимый экскурс в историю создания и развития жандармских полицейских управлений на российской железной дороге. Важное внимание уделяется структуре жандармских участков, их номенклатуре, порядку замещения должностей. Статья имеет краеведческое значение, представляет собой частичку дореволюционной истории Забайкальского края. Историко-правовой аспект позволяет представить государственную политику по обеспечению общественной безопасности на железной дороге.

**Ключевые слова:** жандармерия; отдельный корпус жандармов, забайкальская железная дорога, устав железных дорог.

## HISTORICAL AND LEGAL ASPECTS OF THE BODIES AND ACTIVITIES GENDARMERIE TRANS-BAIKAL RAILWAY

It makes the necessary excursion into the history and development of Jean-darmskih police departments on the Russian railway. Great attention is paid to the structure of the gendarmerie stations, their nomenclature, order replacement positions. The article has a value of regional studies, it is a piece of pre-revolutionary history of the Trans-Baikal Territory. Historical and legal aspects allows us to represent the state policy to ensure public safety on the railway.

**Keywords:** gendarmerie; Special Corps of Gendarmes, Zabaykalsky glands Nye Road, charter railways.

Активность реформирования современных органов полиции заставляет вновь обратиться к изучению правового статуса, структуры и компетенции органов жандармерии на примере органов жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги. Основной целью работы является исследование дореволюционной истории органов жандармерии Забайкальского края, причины их упразднения.

В 1826 г. по велению Императора Николая I был сформирован отдельный корпус жандармов, состоящий в военном ведомстве. В дальнейшем созданный орган подвергнулся значительным структурным изменениям.

В составе Корпуса жандармов образовался временный Жандармский эскадрон, на составление которого обращены чины столичных дивизионов и команд в 1846 г.

С дальнейшим развитием железнодорожного транспорта в России в 1860-е гг. создается целая сеть железнодорожной полиции.

В 1866 г. полицейские управления на железных дорогах стали именоваться «Жандармскими полицейскими управлениями железных дорог» (далее ЖПУЖД). До этого времени управления находились в подчинении министра путей сообщения до конца 1866 г. Далее в декабре 1866 г. ЖПУЖД были изъяты из ведения Министерства путей сообщения.

30 марта 1899 г. приказом № 26 по Отдельному корпусу жандармов, на основании приказа № 70 от 11 марта 1899 г. по Военному ведомству образовано полицейское управление Сибирской железной дороги. Основной целью его создания — осуществление жандармского полицейского надзора на строящейся Забайкальской железной дороге от пристани Мысовой восточного берега Байкала до г. Сретенска и на двух ветках — к реке Селенге и к Маньчжурской границе. В состав управления вошли две железные дороги: Забайкальская и Кругобайкальская [2, д. 258, л. 32].

Согласно приказа № 1 по Забайкальскому жандармско-полицейскому управлению от 1 июня 1899 г. в составе управления было организовано шесть отделений: Забайкальское, Верхнеудинское, Яблоновское, Читинское, Сретенское, Карымское. Штаб-квартира Читинского отделения располагалась в г. Чите [2, д. 308, л. 1–2].

В 1905 г. приказом № 7 от 16 июля 1905 г. по Отдельному корпусу жандармов Читинское отделение Забайкальского жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги было переименовано в Читинское отделение Забайкальского жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги [2, д. 9, л. 9].

Структура органов жандармского полицейского участка на Забайкальской дороге была следующая: отделение возглавлял начальник, в подчинении которого состояли — вахмистр и 15 унтер-офицеров [1, с. 21–22]. Вахмистр назначался для ближайшего руководства унтер-офицерами отделения и являлся помощником начальника отделения по заведыванию нижними чинами [2, д. 308, л. 3]. Представляется интересным, что в 1913 г. число унтер-офицеров было увеличено до 20 [2, д. 118, л. 1], а к 1916 г. достигло 30 человек [2, д. 223, л. 17].

Согласно предписания № 1500 Штаба отдельного корпуса жандармов от 3 марта 1899 г. и приказа № 3 по Управлению от 3 марта 1899 г. в штат Отделения для укомплектования отделения нижними чинами принимались на службу лица, уволенные в запас гвардии и армии фельдфебелей, вахмистров, унтер-офицеров и фейейрверкеров. Среди них: Семен Кашиков, Фадей Пшеничников, Михаил Плужников, Федор Горелов, Давыд Гордиенко, Степан Никитин, Мартирий Плешаков, Андрей Назаров, Иван Выморов и др. [2, д. 308, л. 4].

К кандидатам предъявлялись довольно жесткие требования: они должны быть грамотны, физически развиты и выносливы. Они обязаны были досконально знать общий устав железных дорог, правила технической эксплуатации, владеть некоторыми железнодорожными профессиями. В случае необходимости унтер-офицеры должны были уметь телеграфировать, разогреть паровоз, развести пары, вывести паровоз из депо, подвести к крану и набрать воды, проделать все положенные маневры, взять состав и вести поезд. Освоение железнодорожных профессий поощрялось.

Начальник отделения, в целях инструктирования и контроля отправления охранной службы унтер-офицерскими стражниками и железнодорожными служащими обязаны были объезжать подведомственный ему район не реже одного раза в две недели и притом непременно с товарными или воинскими поездами, проверял на местах несения службы. О результатах проверки начальник еженедельно подробно докладывал начальнику Управления. В случаях крушения поездов, взрывов железнодорожного полотна или других несчастий, связанных с воинскими поез-

дами особой важности, начальник немедленно начальник немедленно выезжал на место происшествия и лично проводил дознание. О случившихся происшествиях немедленно телеграфировал командиру Отдельного корпуса жандармов, Департаменту полиции, Главнотначальствующему полосы отчуждения и губернатору [2, д. 304, л. 256].

В каждое отделение назначался вахмистр. Он выбирался из числа опытных унтер-офицеров, которые прослужили в корпусе жандармов на сверхсрочной службе не менее шести лет [2, д. 258, л. 3]. В его обязанности входило соблюдение порядка в отделении, наблюдение за поведением унтер-офицеров, за точным исполнением ими своих обязанностей, вести наряд нижним чином отделения на службу, ежедневного докладывать начальнику отделения обо всем случившемся в отделении, о нуждах и просьбах унтер-офицеров, о совершенных ими проступках, передавать унтер-офицерам приказания начальника отделения [2, д. 258, л. 42 об.]. Таким образом, можно говорить о том, что вахмистр являлся ближайшим помощником начальника по руководству унтер-офицерами отделения.

Унтер-офицеры назначались на станции по одному или по несколько. Если на станции назначалось по 2 и более унтер-офицеров, то один из них приказом по Управлению, назначался старшим и обязан был следить за порядком, вести наряд на службу подчиненных чинов, помогать младшим унтер-офицерам изучать службу в корпусе, вести служебную переписку, производить дознание и осмотр своего участка. Результаты дознания отражались в протоколе. Протокол по уголовным делам назывался полицейским, а протоколы, составляемые при нарушении законов о перевозке пассажиров, грузов, багажа и скота — коммерческими [2, д. 258, л. 3, 24].

Исследованные материалы позволяют разделить обязанности унтер-офицеров на следующие группы:

- охрана внешнего порядка, спокойствия, благочиния и безопасности на железной дороге;
- предупреждение и пресечение преступлений и проступков;
- расследование совершенных преступлений и проступков;
- преследование виновных перед судом.

Унтер-офицер должен был знать в лицо штатных и внештатных служащих отделения, проживающих у них родственников и прислуг, буфетосодержателей с прислужгой, знать жилые и нежилые помещения, все сооружения, знать собственников домов, фабрик, усадеб расположенных вблизи полосы отчуждения. Кроме этого, унтер-офицер должен был быть осведомлен о состоянии железнодорожного пути, о точных границах уездов, волостей, участков судей, следователей, знать место жительства прокуроров, участковых чинов полиции и судебных властей.

К ответственности за неправильные действия и злоупотребления при производстве дознаний жандармские чины могли быть привлечены

только непосредственным их начальством. Прокурорская власть могла только делать об этом сообщения и, в случае недостаточности наложенного дисциплинарного взыскания, представлять министру юстиции, для дальнейшего соглашения с министром внутренних дел. Разномыслие между прокурором и начальством виновного по вопросу о предании суду разрешалось сенатом.

Согласно приказанию № 6 от 10 августа 1906 г. унтер-офицеры обязаны были иметь при себе винтовки, применять которую он мог только в самых крайних случаях: для отражения нападения на него, пусть даже не вооруженного, от нападения угрожающего их жизни, здоровью, имуществу, при преследовании арестанта [2, д. 9, л. 16]. О каждом случае применения оружия унтер-офицер обязан был немедленно составить протокол с изложением обстоятельств дела и направить его губернатору [2, д. 38, л. 7].

Унтер-офицер вел надзор за транзитным грузом таможенного ведомства. Он наблюдал за железнодорожными служащими, которые не должны были прикасаться к таможенным пломбам ни при каких обстоятельствах, производил совместно с начальником станции осмотр поврежденных вагонов. Также он должен был присутствовать при выгрузке груза и подписывать акт об оценке вагонов запломбированных таможеней [2, д. 258, л. 6–12].

При поступлении на службы унтер-офицер давал подписку о том, что обязуется прослужить 5 лет, и за это время не будет давать прошения об увольнении. По окончании пятилетней службы он возобновлял подписку ежегодно, если имел желание остаться на сверхсрочную службу. Предусматривались и случаи отстранения от службы до окончания подписки за совершение дисциплинарных проступков, за непригодность к службе, или по причине болезни [2, д. 258, л. 44].

Предусматривали ведомственные акты ряд гарантий, которые предоставлялись служащим жандармам.

В течение службы жандармские чины получали квартирное, денежное и вещевое довольствие [2, д. 258, л. 45]. Имелось Положение об офицерском заемном капитале жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги, которое предусматривало возможность получения денежной ссуды на необременительных условиях, а также предоставлялась возможность производить сбережения, получаемого на службе содержания [2, д. 11, л. 168].

Все чины отделения в своей деятельности были тесно связаны со служащими железной дороги. Все железнодорожные служащие были обязаны оказывать содействие жандармам при несении ими службы, сообщать им немедленно о замеченных происшествиях, предоставлять необходимую жандармам информацию, а также сохранять следы преступления до прибытия на место органов жандармерии [2, д. 305, л. 29–30].

Районы ведения Отделения были определены следующие: от ст. Сохондо, ст. Яблоново, ст. Ингода, ст. Чита, ст. Кручина, ст. Маккавеево, Китайский разъезд [2, д. 9, л. 9]. К 1916 г. Отделение охватывало уже станции: Могзон, Сохондо, Яблоновая, Ингода, Чита-воинская, Чита 1-я, Чита 2-я, Кручина, Маккавеево, Карымская [2, д. 215, л. 1–6].

Задачей отделения ставилось: «пресечение и предупреждение преступлений, направленных к нарушению государственного строя». Границы поставленной перед отделением задачи на протяжении всего времени существования существенно изменялись. На практике деятельность жандармов выражалась в преследовании революционного движения, усмирении волнений, поимке революционных деятелей, исполнении судебных приговоров, сопровождении осужденных, розыске похищенного, раскрытие преступлений, охрана внешнего порядка и общественной безопасности.

Так, Циркуляром Начальника Жандармско-полицейского управления на железной дороге от 26.04.1901 г. № 104 г. Санкт-Петербург, направленного под грифом «Секретно», предписывало Отделению оказывать содействие при поимке и задержанию нескольких лиц, нелегально перемещающихся по местностям Империи. За неисполнение данного поручения предусматривалась личная ответственность начальника Отделения [2, д. 6, л. 21].

Циркуляром Иркутского Военного Генерал-губернатора от 10.02.1907 г. № 73 начальнику Жандармского полицейского участка Забайкальской железной дороги разъяснено: «Китайский посланник в г. Петербург гр. Хувей-то возбудил ходатайство о принятии мер к пресечению перехода русской границы китайскими подданными, немеющими установленного вида на жительство... Предлагается сделать соответствующее распоряжение подведомственным лицам, чтобы при переходе китайскими подданными нашей границы требовать от них паспорт, визированный нашими консулами и Консульскими представительствами в Монголии и Манчжурии, лиц, не имеющих визированных паспортов не пропускать в пределы России» [2, д. 11, л. 133].

14.02.1907 г. данное указание Иркутского Военного Генерал-губернатора было передано начальником жандармского полицейского управления Забайкальской железной дороги по подведомственности начальнику Читинского отделения «к неукоснительному исполнению» [Там же].

Вплоть до 1906 г. жандармские полицейские управления железных дорог были отстранены от политической деятельности и не принимали непосредственного участия в производстве дознаний по государственным преступлениям, в политическом розыске и наблюдении. Только в 1906 г. в связи с дальнейшим ростом революционного движения и активным участием в нем рабочих и служащих на железных дорогах правительство привлекает ЖПУ железных дорог к деятельности, направленной

ной на борьбу с народными выступлениями. Приказом от 28.07.1906 г. № 145 на служащих жандармских полицейских управлений железных дорог были возложены обязанности производства дознаний обо всех «преступных действиях» политического характера совершенных в полосе отчуждения железных дорог. Данное полномочие было передано в ведение жандармерии от судебных следователей [3, с. 298].

Стоит заметить, что при производстве дознаний начальники ЖПУ железных дорог подчинялись начальникам местным губернских жандармских управлений.

Все по той же причине роста революционного движения на железных дорогах был учрежден секретно-агентурный надзор, который обязывало жандармские управления железных дорог иметь собственную секретную агентуру.

О причинах создания агентурной сети П.И. Рачковский в записке «Об условиях деятельности русской политической полиции» отмечал, что необходимо немедленно «приступить к правильной организации внутренней агентуры, чтобы этим способом учредить рациональный и вполне достигающей своей цели надзор за оппозиционными элементами в столицах и во всех выдающихся культурных центрах империи. Таким образом, Департамент полиции будет получать точные и всесторонние сведения о положении революционного движения из всех пунктов, и розыскная деятельность не будет основана только на удаче, как до сих пор, но приобретет строгую систему» [5, с.196].

В феврале 1907 г. Департамент полиции МВД разослал подведомственным розыскным учреждениям два документа, в которых излагались формы и методы работы политического розыска по изобличению государственных преступлений — инструкции по организации наружного (филерского) и внутреннего агентурного наблюдения. Они окончательно положили в основу политического сыска России использование агентуры «внутреннего осведомления», а наружному наблюдению отвели вспомогательную роль.

Инструкция предусматривала использование и тех, кто «будучи убеждены в бесполезности своей личной революционной деятельности, нуждаются в деньгах и, хотя не изменяют коренным образом своих убеждений, ради денег берутся просто продавать своих товарищей» [6, с. 193].

Исследованные нами архивные материалы дают основания полагать, что созданная в Забайкальском жандармском полицейском участке на Забайкальской железной дороге агентурная сеть велась в двух направлениях: гласный и негласный надзор. Списки лиц, состоящих под негласным надзором полиции, имели гриф «совершенно секретно» и содержали в себе данные о лице, состоящем под надзором с указанием его фамилии, имени, отчества, звания, времени учреждения надзора, станция, род занятий, выбытие, прекращение надзора. Так, в исследу-

дованном списке, датированным октябрём месяцем 1900 г. значился Мариан-Стефан Францевич Ульрих, дворянин. Дата установления наблюдения — 28 марта 1897 г., станция Мысовая, конторщик 2 участка Забайкальской железной дороги. Дата снятия наблюдения в графе отсутствовала [2, д. 4, л. 50].

Списки лиц, состоящих под негласным контролем, содержали в себе все ранее указанные данные, однако в качестве основания снятия наблюдения указан факт выбытия лица в другое место работы, либо факт снятия наблюдения [2, д. 4, л. 59–60]. Одним из оснований установления наблюдения органами жандармерии являлось наличие судимости за совершение государственных преступлений [2, д. 6, л. 3].

Ведомственными актами также определялся порядок донесений. Так, Циркуляром от 06.04.1904 г. № 312 Командующего отдельным корпусом жандармов (г. Санкт-Петербург) утверждалась инструкция «О порядке предоставления различного рода донесений». Для упрощения порядка донесений были даны следующие указания: Ежегодный политический обзор, письменные донесения о крупных преступлениях, происшествиях и народных бедствиях, выдающихся событиях жизни учебных заведений и в деятельности общественных заведений (земства, городские самоуправления), о злоупотреблениях должностных лиц и о выдающемся по своему значению обысках и арестах по делам политическим и о событиях важных — представлять только Шефу жандармов, адресуя конверты в Штаб корпуса [2, д. 12, л. 2].

Деятельность отделения распространялась на полосу земли, отчужденной под железную дорогу и на все, находящиеся на этой полосе, постройки и сооружения. Все полицейские отделения в своей деятельности были тесно связаны со служащими железной дороги, которые были обязаны оказывать железнодорожной полиции содействие [2, д. 258, л. 30].

Прямое назначение и главная деятельность чинов жандармского отделения это осуществление полицейского надзора, который за достаточно короткий, с момента его создания период времени, оказал существенное влияние на Забайкалье. Неоднократные случаи поимок злоумышленников, розыск похищенного имущества, активное раскрытие преступлений показали суду и местному населению, что жандармский надзор явился пионером полицейской деятельности.

Вместе с тем, отдельные полномочия чинов могли ограничиваться. Так, функции по обеспечению полицейского контроля в поселениях за полосой отчуждения Приказом исполняющего обязанности военного губернатора Забайкальской области по гражданскому управлению Н.П. Беломестнова от 29.04.1904 г. № 4439 возлагались на членов Забайкальского жандармско-полицейского управления железной дорогой, однако без права наложения административных взысканий за преступления [2, д. 11, л. 21].

В целом деятельность сотрудников жандармских полицейских подразделений заслуживает высокой оценки. Большинство сотрудников были знатоками своего дела, многие являлись участниками боевых действий, в прошлом имели боевые награды, а также награды за добросовестную службу на поприще жандармско-полицейской службы [5, с. 155]. Однако деятельность данных органов значительно осложнялась сохранившимся со времени их создания двойственным правовым положением.

К февралю 1917 г. железнодорожная жандармерия по-прежнему в наблюдательной и оперативно-розыскной деятельности подчинялась департаменту полиции, а по строевой, хозяйственной и инспекторской части была подведомственна Отдельному корпусу жандармов, т.е. осуществлявший руководство сыском департамент полиции не имел возможности влиять на личный состав жандармских железнодорожных управлений, который комплектовался штабом Отдельного корпуса жандармов. Существовавшая двойственность положения ослабила ведомство, внесла свою лепту в поражение царского режима.

Согласно опубликованному распоряжению правительства, Отдельный корпус жандармов упразднялся, а его чины, за исключением тех из них, которые по возрасту или по состоянию здоровья не подлежали призыву в войска, были обращены в ряды войск. Чины корпуса жандармов, не подлежащие обращению в ряды войск, были уволены в отставку на общем основании [4, с. 159].

В целом Читинское жандармское полицейское управление Забайкальской железной дороги просуществовало около 19 лет. В 1917 г., согласно распоряжения правительства об упразднении полиции и полицейских управлений, все служащие увольнялись с 15 апреля 1917 г. Вместо реорганизованной полиции была учреждена милиция [2, д. 25, л. 29–30].

### **Список использованной литературы и источников**

1. Баринов А. О. Стража: Очерки деятельности спецслужб России в Забайкальском крае в начале XX века (1901–1917) / А. О. Баринов. — Чита : Экспресс-издательство, 2008. — 252 с.
2. Государственный архив Забайкальского края. — Ф. 305. — Оп.1.
3. Ерошкин Н. П. Очерки истории государственных учреждений дореволюционной России / Н. П. Ерошкин. — М. : Высшая школа, 1968. — 368 с.
4. Муратова А. В. История становления Читинского отделения Забайкальского жандармско-полицейского управления Забайкальской железной дороги (1899–1917) / А. В. Муратова // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2015. — Иркутск : изд-во БГУЭП, 2015. — С. 153–160.
5. Перегудова З. И. Политический сыск России (1880–1917 гг.) / З. И. Перегудова. — М. : РОССПЭН, 2000. — 432 с.
6. Спиридович А. И. Записки жандарма / А. И. Спиридович. — М. : Фонд творчества инициатив, 1991. — 205 с.

### Информация об авторе

*Вейт Алена Витальевна* — старший преподаватель, кафедра гражданского права и процесса, Читинский институт Байкальского государственного университета, 672000, г. Чита, ул. Анохина, 56, zashita\_chita@mail.ru.

### Author

*Alena V. Veit* — Senior Lecturer, Department of Civil Law and Process, Chita Institute of the Baikal State University, 56 Anokhin St., Chita, 672000, e-mail: zashita\_chita@mail.ru.

УДК 656. 628 (571.53)

***С.В. ГУЗЕНКОВ***

ББК 39411.211(2Рос.4Ирк)

## ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА АНГАРЕ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье, опираясь на неопубликованные (материалы ГАИО) и опубликованные источники, автор приводит статистику перевозок, показывает номенклатуру грузов, освещает пассажирские перевозки.

**Ключевые слова:** ангарское судоходство, сплавной флот и паромодство на Ангаре, география водного транспорта, грузопассажирские перевозки, хозяйственное освоение Приангарья в конце XIX — начале XX в.

***S. V. GUZENKOV***

## CARGO-AND-PASSENGER TRANSPORTATIONS ON THE ANGARA RIVER IN THE LATE XIX — EARLY XX CENTURIES

The author of article, based on unpublished and published sources, presents statistics of transportations, range of goods shipped, details of passenger transportation.

**Keywords:** the Angarsky shipping traffic, drive fleet and shipping on the Angara, the geography of water transportations, economic development of Priangarye in the late XIX — early XX centuries.

В конце XIX — начале XX вв. по Ангаре шли значительные грузовые потоки. В 1884 г. по Ангаре и Иркуту в границах Смоленской волости прошел 701 плот. Общая стоимость груза составляла 24 277 р. груз следовал до Иркутска [1]. В 1886 г. в пристани на Иркуте причалило 57 морских судов и 560 плотов с разнообразным грузом на сумму 9 600 р. В 1887 г. из Иркутска в Енисейск на 13 сплавных судах — паузках и карбасах отправили 35 тыс. пудов чая и 2 тыс. пудов фарфоровой посуды. Груз сопровождали 148 рабочих.