

---

## ХОЗЯЙСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ СИБИРИ В ДОСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

---

УДК 656.65(091)  
ББК 39.48

*С. В. ГУЗЕНКОВ*

### ДИНАМИКА ГРУЗО-ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК БАЙКАЛЬСКИМ ПАРОХОДСТВОМ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВВ.

Используя опубликованные и неопубликованные источники автор рассматривает динамику грузовых и пассажирских потоков проследовавших по Байкалу на судах байкальского флота в конце XIX — начале XX вв., что является важнейшим показателем хозяйственного освоения юго-восточной Сибири.

**Ключевые слова:** байкальское пароходство, география водного транспорта, грузовые и пассажирские перевозки на водном транспорте, хозяйственное освоение байкальской Сибири (80-е гг. XIX в. — 1917 г.).

*S. V. GUZENKOV*

### THE DYNAMICS OF FREIGHT-AND-PASSENGER TRANSPORTATION BY BAIKAL SHIPPING COMPANY IN THE LATE 19<sup>TH</sup> AND EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURIES

Using published and unpublished sources, the author studies the dynamics of freight and passenger flows enabled by Baikal fleet ships in the late 19th and early 20th centuries. This was an important indicator of economic development of South-Eastern Siberia.

**Keywords:** Baikal shipping company, water transport destinations, freight-and-passenger transportation by water transport, economic development of areas around Baikal lake (1880's–1917).

В конце XIX — начале XX вв. в навигацию пароходы, работающие на Байкале, перевозили самые разнообразные грузы в населенные пункты Прибайкалья и Забайкальскую область.

Автор данной статьи, опираясь, главным образом, на материалы Государственного архива Иркутской области, пытается проследить динамику движения грузо-пассажирских перевозок осуществленных байкальскими пароходами в XIX — начале XX вв.

В 1917 г. на «байкальском море» работало 5 судоходных предприятий с 13 пароходами с общей мощностью двигателя 7505 л. с. и 10 непаровых судов способные поднять на борт 119 тыс. пудов грузов [3, с. 37]. В конце XIX — начале XX вв. в «рабочий сезон» «рекоходные машины»

перевозили самые разнообразные грузы в населенные пункты Прибайкалья и в Забайкальскую область.

В 1881 г. иркутские рыбопромышленники отправили в плавание 15 судов, в экипажах которых находилось 1055 человек. Рыбаки привезли немалый улов — 3708 бочек рыбы, 204 бочки икры и 235,5 бочек рыбьего жира на сумму 242 016 р., а ольхонские буряты вышли в море на 4-х карбазах и 59 лодках с 1 017 рыбаками добыли немало даров моря — омулей (свежих и соленых), сигов, хайрюзов, рыбьего жира. Часть улова продали на ольхонской осенней ярмарке [4, с. 4].

В навигацию 1892 г. «Кяхтинское Пароходное Товарищество» транспортировало 806 тыс. пудов грузов. Основу грузопотока составлял чай — 81,7 % (659 тыс. пудов), а прочие товары — 18,3 % (147 тыс. пудов) [2, с. 72].

На своем пароходе «Петр и Павел» (20 л. с.), только что спущенном на воду И.С. Шишелов в 1896 г. по заявке купца Верховинского от устья Баргузина отправил до Тальцинской фабрики 12 тыс. пудов гуджира (горькой соли) и арендатор стекольного завода братьев Домбровских — купец Гаврилов тоже получил по заказу 12 тыс. пудов гунжира в деревню Зуй [1]. Кроме того для баргузинских купцов Новомейского, Я.Д. Фризера и других было доставлено до 17 тыс. пудов товаров.

Иркутский первой гильдии купец И.М. Файнберг воспользовался услугами парохода И.С. Шишелова для доставки в Меркушево (Забайкалье) в 1896 г. до 20 тыс. пудов соли, чая и подписал контракт на транспортировку казенной соли (до 20 тыс. пудов) также в Меркушево. В 1897 г., перевозили грузы интендантского и артиллерийского ведомств, в том числе снаряды (до 5 тыс. пудов), тоже по просьбе И.М. Файнберга. «Контора» И.С. Шишелова принимала на доставку и тяжести кяхтинского купца Я. Пятовского (китайский чай).

В навигацию 1899 г. пароходством братьев Шишеловых доставлено в байкальские населенные пункты 374 606 пудов различных грузов на сумму 65 622 р. 25 к., а из-за Байкала в Иркутск прибыло 61 930 ящиков чая. Доходы от пассажирского сбора и буксировки судов принесли в кассу пароходно-транспортного предприятия 676 р. [1].

Подводя итоги навигации 1901 г. пароходством наследников А.Я. Немчинова сообщило в «Управление строительной и дорожной частями», что транспортировало 587 301 пуд казенного груза, груза «разного» — 395 872 пуда, багажа — 12 969 пудов, 106 308 мест чая (преимущественно китайского), а также 5 291 пуд «войсковой клади» и 714 экипажей, а также 981 животного (лошадей, крупного и мелкого рогатого скота, собак).

Обслуживая рыбопромышленников, компания отбуксировала 93 рыбацких судна и рыбацкие лодки.

Немало пассажиров проехало по Байкалу на пароходах компании — 13 680 чел. Среди путешествующих был «специальный контингент» — арестанты — 188 чел. и нижние воинские чины — 4 808 чел.

Паровое судно иркутского купца И.Н. Шипунова за три рейса по маршруту Лиственичное — Верхняя Ангара в 1901 г. перевезло 3 218 пудов грузов и 60 чел. рабочих, а в обратном направлении — 524 бочонка рыбы, весом 22–23 пуда каждый и 100 чел. рабочих, а «рекоходная машина» «Прокопий», принадлежавшая Сверлову и работавшая на этом же маршруте, доставила до 50 тыс. пудов «собственного груза» и 200 чел. пассажиров-рабочих, а также буксировала рыболовецкие суда своего владельца.

По сообщению С.В. Могилева, в навигацию 1901 г. его судно от ст. Мысовая до Перимной транспортировало цемент, а от ст. Байкал до пристаней в Култукке, Перимной, Выдрино, Снежная — 10 тыс. пудов тяжести и 108 человек пассажиров-рабочих для строительства Кругобайкальской железной дороги.

Известный байкальский судовладелец И.С. Шишелов информировал Управление строительной и дорожной частями, что в 1901 г. доставил своим пароходом разных грузов и от разных лиц из Иркутска до устья Баргузина 31 155 пудов, а от устья Баргузина на Тальцинскую стекольную фабрику и Иркутск 13 539 пудов, преимущественно гуджира и овечьей шерсти. Основной грузовой поток следовал в Забайкалье — 69,7 %, а в Иркутскую губернию только 30,3 % тяжестей. Пароходом «проехало» 40 пассажиров.

В 1901–1904 г. услугами компании И.Е. Потапова воспользовались 2 903 пассажира, при которых находилось 4 759 пудов багажа (табл. 1).

Таблица 1

**Грузопассажирские перевозки «Товарищества на вере Потапов и К<sup>о</sup>» в начале XX в.**

Год	Перевезено					
	Пассажи- ров, чел.	Грузов, пудов	Багажа, пудов	Бочек рыбы	Животных, голов	Отбуксировано судов
1901	723	16 347	–	1 365	8	3
1902	472	26 808	380	1 335	10	7
1903	777	82 530	925	–	52	–
1904	931	309	3 454	183	29	2
<i>Всего</i>	2 903	125 994	4 759	2 883	99	12

Из 723 пассажиров, перевезенных в 1901 г. пароходом «Феодосий», который работал в навигацию, основной пассажиропоток проходил по маршруту Баранчик — Усть-Баргузин 237 человек (32,8 %). Второй по значимости была линия Баранчик — Верхне-Ангарск, где проследовало 147 чел. (20,3 %). По трассе Баранчик — Туркинские минеральные воды прошло 135 чел. (18,7 %). В направлении Усть-Баргузин — Верхне-Ангарск проехало 132 чел. (18,2%), а по маршруту Усть-Баргузин — Кругулик — 26 чел. (3,6 %) и от Туркинских минеральных вод до Усть-Баргузина — 23 чел. (3,2 %). По пути Баранчик — Кругулик, Баранчик — Сосновка,

Туркинские минеральные воды — Кругулик, Турка — Верхне-Ангарск, Усть-Баргузин — Сосновка, Сосновка — Верхне-Ангарск, Верхне-Ангарск — Голоустное проследовало 23 пассажира (3,2 %).

В 1902 г. большую часть пассажиров — 60 % (177 чел.) составляли рабочие-строители КБЖД и «приисковый люд».

В 1901–1904 гг. предприятие И.Е. Потапова транспортировало за 19 выполненных рейсов 125 994 пуда груза. Пятикратное увеличение грузовых потоков с 1901 по 1903 гг. включительно следует связывать с набирающим силу процессом хозяйственного освоения Прибайкалья и Забайкальской области (см. табл. 1).

В навигацию 1901 г. более половины грузов — 54 % (8 840 пудов) было направлено по маршруту Баранчик — Усть-Баргузин, а от Баранчика до Верхне-Ангарска «Феодосий» доставил 28,7 % тяжестей (4 693 пуда). По трассе Баранчик — Туркинские минеральные воды проследовало 17,1 % (2 803 пуда) грузовых потоков. И лишь 0,2 % (11 пудов) грузов принял на себя маршрут Усть-Баргузин — Верхне-Ангарск.

В начале XX в. компания И.Е. Потапова транспортировала 2 883 «омулевые бочки» или 66 309 пудов рыбы. В 1901 г. большая часть омуля — 1 336 бочек, или 30 728 пудов продукта (97,9 %) прошло по маршруту Баранчик — Верхне-Ангарск, а в направлении Баранчик — Усть-Баргузин 29 бочек или 667 пудов (2,1 %)

Несмотря на сложности при транспортировке домашних животных (отсутствие специально приспособленных помещений) пароходство перевезло 99 животных (см. табл. 1).

Пароходно-транспортное предприятие в 1901–1904 гг. отбуксировало 12 рыбацких лодок и баркасов, главным образом, на направлении Баранчик — Верхне-Ангарск (см. табл. 1).

Надежным грузоперевозчиком в начале XX столетия на Байкале являлось пароходство братьев Шишеловых, перевозивших разнообразные грузы в значительном количестве, что подтверждается статистическими данными, представленными компаньонами в Управление строительной и дорожной частями при Иркутском Генерал-губернаторе (в пудах).

Таблица 2

**Количество перевезенных грузов пароходством  
братьев Шишеловых в 1900–1907 гг., пудов**

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
111 256	160 171	194 115	184 223	197 657	54 100	63 000	33 000

В 1905–1907 гг. компания транспортировала исключительно строительные материалы — 139 100 пудов камня-шпата, кварца, песка, что связано и в том числе со строительными работами на КБЖД. Итак, за 1900–1907 гг. транспортная фирма доставила 997 522 пуда «разных тяжестей».

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

Небольшие пароходы компании «Петр и Павел» (25 л. с.), проданный в 1905 г. М.М. Коковину и «Иоан» (20 л. с.) осуществляли и пассажирские перевозки, в частности, в навигацию 1900-1901 гг.

Крупным перевозчиком, как грузов, так и пассажиров, в начале XX в. являлись суда Байкальской железнодорожной паромной переправы, но они служили МПС: Кругобайкальской и Забайкальской железным дорогам и в «посторонних» перевозках не участвовали.

Услугами компании «Товарищества Байкальского пароходства и торговли» в 1905–1907 гг. воспользовалось 5 108 пассажиров. Большинство их путешествовало срочными рейсами — 87,9 % (4 489 чел.) и только 12,1 % (619 чел.) — коммерческими. По «багажным билетам» провезли 12 335 пудов багажа.

По данным «Товарищества» до 30 % пассажиров следовало от станции Байкал до Туркинских минеральных вод и от станции Байкал и с. Лиственичное до Верхне-Ангарска. От станции Байкал до Усть-Баргузина пассажиропоток составлял 20%. На маршрут Лиственичное — Кругулик — Сосновка приходилось 10 % потока пассажиров. По 5 % пассажиров приходилось на линию Усть-Баргузин — Верхне-Ангарск и Бугульдейка — Верхне-Ангарск (местные жители, рабочие, рыбаки).

Более половины грузов — 55,5% (160 тыс. пудов) в 1905–1907 гг. транспортная фирма отправляла коммерческими рейсами и 44,5 % (128 тыс. пудов) на срочных пароходах. Главные грузопотоки проходили по маршруту: станция Байкал — Туркинские минеральные воды и станция Байкал — Лиственичное — Верхне-Ангарск.

Пароходы «Товарищества» транспортировали 4 953 омулевые бочки и лагуны в навигацию 1905–1907 гг. и 517 голов домашних животных, а также отбуксировали 45 рыбацких судов и лодок, доставив из Горячинска в 1907 г. бревен в плотах 317 шт.

Выполняя принятые на себя обязательства, компания регулярно перевозила и почту, однако объемы ее были невелики. В 1905–1907 гг. отправили только 15 почт.

Оценивая почтовые перевозки, Начальник Иркутского почтово-телеграфного округа Зонненбург считал их «весьма ничтожными», поскольку за навигацию 1907 г. почтовая контора в с. Лиственичное приняла от капитанов пароходов 200 простых писем, 70 писем заказных и 25 денежных переводов, а сдало капитанам 50 простых и 15 заказных писем.

Катера рыбопромышленников Красильникова («Серафим»), Улишева («Феодосий»), Ф. Шипунова («Наследник») перевозили из Верхне-Ангарска и Усть-Баргузина не только «своих» рыбаков с уловом, а в обратном направлении рыболовные снасти, порожние бочки, но и

«посторонние грузы» от ст. Байкал. Транспортировкой грузов занимался и катер «Туту», принадлежавший Шипелевичу.

В начале XX в. катера перевозили не менее 40 тыс. пудов «попутных грузов» в навигацию.

По материалам совещания «О субсидированных казной пароходных сообщений по р. Лене и Байкалу», состоявшемся 22 октября 1907 г. в Иркутске, по Байкалу проехало до 2 тыс. пассажиров (рабочих и рыбопромышленников) и доставлено различного груза до 100 тыс. пудов, а также до 5 тыс. пудов багажа. Кроме того, частные суда, курсирующие по Байкалу, транспортировали до 70 тыс. пудов груза.

В начале XX столетия в среднем ежегодно Верхне-Ангарск «дал» 6 тыс. «омулевых бочек», устье Баргузина — 3 тыс., Кругулик — 2 тыс. и Сосновка — 1 тыс. бочек с омулем (омулевая бочка вмещала 23 пуда).

По итогам навигации 1916 г. пароход «Товарищества» «Феодосий» перевез в населенные пункты Прибайкалья не только пассажиров, но и 4 354 пуда багажа и грузов, в том числе доставил на маяки 932 пудатяжестей и 300 шт. кирпича, а также 398 бочонков соленой рыбы.

В 1905–1917 гг. «Товарищество Байкальского пароходства и Торговли» являлось главным пассажирским и грузовым перевозчиком на Байкале. Конкурировать с пароходно-транспортным предприятием М.М. Ковкина никто из байкальских судовладельцев не имел возможности.

Итак, в конце XIX — начале XX вв. пароходы на Байкале осуществляли значительные пассажирские и грузовые перевозки, что связано с хозяйственным освоением Прибайкалья. Появилась возможность связать единой транспортной сетью не только населенные пункты, расположенные на берегу Байкала, но и установить регулярное сообщение с Забайкальем.

### Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области. Ф. 31 : Управление Строительной и Дорожной частями при иркутском генерал-губернаторе (1859–1919) Оп. 3. Д. 409, 394. Оп. 1. Д. 202.
2. Богдановский А. Е. Ленская дорога и ее экономическое значение / А. Е. Богдановский. — СПб., 1911. — 296 с.
3. 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.
4. Ларионов Д. Д. Пристани Ангаро-Байкальского бассейна в 1881 г. / Д. Д. Ларионов. — Иркутск, б. г. — 4 с.

### Информация об авторе

Гузенков Сергей Васильевич — кандидат исторических наук, научный сотрудник, Научная библиотека Иркутского государственного университета, 664003, г. Иркутск, бульвар Гагарина 24, e-mail: guzenkov-79@list.ru.