

Таким образом, по вероисповеданиям главенствующее положение среди молодежи Якутска принадлежало четырем религиям: православию, исламу, иудаизму, старообрядчеству. Приверженцев протестантской веры, католической и др. среди молодежи Якутска не наблюдается. Широкое распространение православия среди молодежи Якутска можно объяснить политикой христианизации нерусского населения и инородцев в якутском крае, когда большая часть горожан приняла православие, где значительную долю населения составляли якуты. Относительно других вероисповеданий видим, что в Якутске они не получили особого распространения среди молодежи, что было обусловлено крайней их малочисленностью среди городского населения и особенностями национального состава городского населения.

В заключении необходимо подчеркнуть, что согласно анализу переписи 1897 г., господствующей религией среди молодежи 20–29 лет в областных и губернских центрах Восточной Сибири, выступало — православие, где большинство составляли русские, что подчеркивает преемственность православных русских традиций и культуры. В отношении других верований и конфессий, мы видим довольно пеструю картину, где имелись представители различных религий среди молодежи, что свидетельствует о толерантности сибирского населения к другим верованиям и культурам и говорит о своеобразии национального состава сибирских городов рубежа XIX–начала XX вв.

В. П. ШАХЕРОВ

РАЗВИТИЕ СУДОХОДНОГО ПРОМЫСЛА В ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В XVIII–ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВВ.

Основные транспортные пути Восточной Сибири определились еще в конце XVII–начале XVIII вв. В условиях полного бездорожья, наличия огромных лесных массивов, малочисленности населения естественными магистралями служили сибирские реки. Сама гидрография сибирского края содействовала процессам колонизации и хозяйственного освоения. Территорию Восточной Сибири пересекали с юга на север такие крупные реки как Енисей, Ангара, Лена, Селенга. Вместе с притоками они создавали системы, охватывающие огромные площади. Исключительное значение для заселения и экономики края играл бассейн озера Байкал, находившийся в центре пересечения крупнейших миграционных и торгово-транс-портных путей. Через реки своей системы он охватывал практически всю территорию региона от Енисея и Лены на севере, до Монголии и Амура на юге. Водные пути в бассейне Лены имели важное значение в сообщении с северо-востоком Азии и Тихоокеанским побережьем.

Наличие в крае огромных водных бассейнов способствовало раннему развитию судоходства. Из Енисейского и Братского острогов десятки дощаников направлялись вверх по Ангаре в Забайкальские и Даурские остроги. С конца XVII в. задачи снабжения провиантом этих территорий были возложены на Иркутский острог. С этого времени байкальское судоходство выделяется в самостоятельный промысел, обеспечивающий перевозку частных и государственных грузов, людей, нужды развивающегося рыболовства. Первые постоянные перевозочные суда — небольшой пакетбот и лодка — появились на Байкале в 1726 г. Вскоре было построено еще несколько судов. С 1736 г. байкальское судоходство было передано в ведение Адмиралтейской коллегии, которая приняла ряд мер к расширению флота на Байкале: увеличивается число судов, команды их комплектуются опытными моряками, строится маяк, создаются навигационные школы в Иркутске и Нерчинске. В 1754 г. возникает Иркутское адмиралтейство, в ведении которого находились обязанности по снабжению продовольствием Камчатки и Охотска.

Адмиралтейство в Иркутске просуществовало до 1839 г. За это время правительство неоднократно пыталось передать перевоз через Байкал в руки частных судовладельцев. Дело в том, что частное судоходство оказывало серьезную конкуренцию адмиралтейским судам, которые к тому же не могли справляться с постоянно увеличивающимся объемом грузоперевозок и пассажиров. К тому же, адмиралтейские суда — галиоты, построенные по чертежам и планам из Петербурга без учета местных особенностей, были малопригодны в условиях Байкала. Преимущества частного судоходства признавало и правительство, нанимавшее ежегодно десятки судов для доставки провианта в Забайкалье и для вывоза с Нерчинских заводов железа и свинца. Следует заметить, что в общей массе частных грузоперевозок казенные клады заметно преобладали. В начале XIX в., например, на их долю приходилось более 70% всех перевозок (*РГИА, ф. 155, оп. 1, д. 61, л. 44*).

Одной из главных функций частного судоходства было обслуживание постоянно растущих объемов российско-китайской торговли. Переброска крупных партий купеческих товаров приносила значительные доходы и быстро стала монополией крупнейших иркутских купцов. Они же брали на себя значительную часть подрядов по доставке нерчинского свинца на Алтайские заводы. С середины XVIII в. этими перевозками занимались иркутские посадские и купцы И. Хорхорин, А. Шалин, Ф. Киселев, а в первой половине XIX в. их монополизировали два купеческих клана — Сибиряковы (1808–1823) и Мичурины (1831–1850). С середины 1780-х гг. в контрактах, заключенных на доставку китайских товаров, упоминается имя иркутского купца С. Дудоровского. Первоначально он действовал в компании с енисейскими купцами Кувакиными. Дудоровский доставлял груз до Енисейска, а Кувакины перевозили его на своих судах до Тобольска. Вскоре Дудоровский создает собственную компанию «судовых поставщиков», в которую

кроме него вошли иркутские купцы М. Саватеев и П. Иванов. Компания осуществляла переброску крупных партий китайских товаров и имела несколько судов. Уже в 1801 г. компания распалась, и С. Дудоровский стал действовать самостоятельно, захватив в свои руки значительную долю всех поставок из Кяхты. За 2 года он перевез на своих судах около 24 тыс. пудов, подняв цену за перевоз почти в 2 раза (ГАИО, ф. 336, оп. 1, д. 5, л. 129).

Иркутские судовладельцы ревностно охраняли свою монополию от проникновения иногородних предпринимателей. А так как «водоходство» считалось привилегией купечества, то борьба велась и с представительством других сословий — мещанами, казаками, крестьянами, пытавшимися заняться доходным промыслом. В 1817 г., например, в руках иркутского купечества находилось 88% байкальских судов, на которых было перевезено более 90% всех грузов (ГАИО, ф. 70, оп. 1, д. 1966, л. 28–42). Спустя два десятилетия удельный вес купеческих перевозок несколько уменьшился, но по-прежнему оставался высоким — 2% (Там же, д. 3630, л. 128–145). Таким образом, в судоходстве Иркутской губернии преобладал купеческий капитал.

С появлением извозного промысла водный транспорт перестал быть единственным средством доставки, и его размеры несколько сократились, а в ряде мест он исчез совсем. Тем не менее, следует признать ошибочными высказывавшиеся в литературе мнения, что с устройством дорог судоходство в Сибири пришло в упадок, а в начале XIX в. было почти полностью остановлено (Кабо Р.М. *Города Западной Сибири*. М., 1949. С. 148; Воробьев В.В. *Формирование населения Восточной Сибири*. Новосибирск, 1975. С. 44).

Несмотря на все неудобства водного пути, многие купцы предпочитали отправлять свои товары водой, что было гораздо дешевле. Низкая себестоимость водных перевозок объяснялась меньшими первоначальными затратами труда и капитала и большей грузоподъемностью. Так, судно, вмещающее до 3 тыс. пудов клади, заменяло 100 подвод с возчиками (Большаков В.Н. *Очерки истории речного транспорта Сибири*. XIX век. Новосибирск, 1991. С. 17). Не случайно, в первой трети XIX в. по официальным данным данным водой перевозилось до трети всех товаров, следующих транзитом через Сибирь из Кяхты. Стоимость перевозки водой не превышала 3–4 р. за пуд, в то время как доставка одного пуда гужевым транспортом достигала 13–15 р. В Ангаро-Байкальском водном бассейне отмечался постоянный рост речных перевозок вплоть до 1820-х гг. Затем наступает резкий спад. Объем перевозок сокращается втрое, а число судов на Байкале в 7 раз. Новое оживление водного транспорта приходится на конец 1830-е гг. В 1839 г., например, по водным магистралям Иркутской губернии ходило до 180 пудов, а общий объем перевозок составил около 363 тыс. пудов (*Журнал Министерства внутренних дел*. 1840. Ч. 38. № 10. С. 5).

На обслуживании водного транспорта было занято около 3 000 человек, для того времени значительный отряд вольнонаемной рабочей силы.

Оживление водного транспорта в середине XIX в. объяснялось рядом причин. Из-за дороговизны гужевых перевозок многие торговцы чаем терпели убытки. Большие партии чая, особенно низких сортов оставались в Кяхте, так доставка их обходилась дороже продажной стоимости. Развитие байкальской рыбопромышленности, перенос основных промысловых участков на север озера, монополизация промыслов крупным капиталом — все это способствовало росту судоходства на Байкале. Мощным стимулом для подъема речных перевозок послужило возникновение золотопромышленности. Прииски, как правило, располагались в глухих таежных местах, доставлять оборудование, провиант и работников до некоторых из них можно было только водным путем. Так, если по Ангаре в 1832 г. прошло всего 15 судов, то уже в 1840 г. в Енисейск было отправлено около 60 судов с хлебом и другим провиантом для золотых приисков (*РГИА, ф. 18, оп. 5, д. 616, л. 11 об.*).

Наконец, с 1840-е гг. начинается становление сибирского пароходства. В 1838 г. ростовский купец и золотопромышленник Н.Ф. Мясников обратился в министерство финансов с предложением завести пароходство по рекам Оби, Тоболу, Иртышу, Енисею, Лене и озеру Байкал. Правительство посчитало, что пароходство в Сибири «не будучи ни в каком случае вредным, послужит основанием к улучшению судоходства» (*Большаков В.Н. Указ. соч. С. 99*) В 1844 г. в с. Грудинино близ Иркутска был построен и выведен на Байкал первый пароход «Император Николай I», а в следующем году еще один «Наследник Цесаревич». Появление пароходов на Байкале существенно облегчило связь с Забайкальем. Так, в 1855 г. было перевезено 2 829 пассажиров, 600 бочек спирта и более 71 тыс. пудов грузов, отбуксировано 8 купеческих судов (*Там же, ф. 1263, оп. 1, д. 2560, л. 818*).

Значительной транспортной артерией в первой половине XIX в. оставалась Лена. Судоходство здесь было сплавленным, рассчитанным на одну навигацию. Строительство судов и обслуживание навигации давали стабильный доход верхоленским крестьянам. В основном по Лене перевозили купеческие товары и хлеб до Якутска. Особенности судоходства здесь привели к появлению такой формы обмена как сплавная ярмарка. По мере движения судов по Лене во всех более-менее значительных населенных пунктах оживлялась торговля, чаще всего проводившаяся прямо с судов. С конца XVIII в. наблюдается постоянный рост объема грузоперевозок по Лене. В начале XIX в. общий грузооборот речного транспорта достигал примерно 100–150 тыс. пудов. К середине века он увеличивается в связи с развитием золотопромышленности в Лено-Витимском районе. В 1845 г. по Лене прошло 135 судов, а общая стоимость груза составила почти 400 тыс. р. В 1852 г. по Лене и рекам ее системы сплавились около 100 различных судов и почти 500 плотов, на которых было перевезено груза на 552,7 тыс. р. (*Большаков В.Н. Указ. соч. С. 93*).