

1907 г. и сдано в эксплуатацию в 1915 г. В этот же период началось строительство и Минусинско-Ачинской железной дороги (до Абакана).

Сквозное железнодорожное сообщение от Челябинска до берегов Тихого океана по территории Российской империи было открыто лишь в октябре 1916 г., после окончания строительства Амурской железной дороги и ввода в строй Амурского моста. Транссибирская магистраль была разделена в административном отношении на четыре дороги: Сибирскую, Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую. Непрерывно возрастала перевозка пассажиров: в 1897 г. было перевезено 609 тыс., в 1900 г. — 1,25 млн, в 1905 г. — 1,85 млн, в 1912 г. — 3,2 млн.

В годы первой мировой войны техническое состояние дороги резко ухудшилось. Но самые громадные разрушения дороги были сделаны во время гражданской войны. Была уничтожена большая часть паровозов и вагонов, подорваны и сожжены мосты, например через Иртыш и крупнейший мост через реку Амур, устройства водоснабжения, пассажирские и станционные сооружения. Но после гражданской войны на дороге без промедления начались восстановительные работы. Зимой 1924–1925 гг. реставрирована разрушенная часть Амурского моста, и в марте 1925 г. на дороге возобновилось сквозное движение поездов, теперь уже без перерыва, до сегодняшнего дня.

С.В. ГУЗЕНКОВ

БАЙКАЛЬСКАЯ СПЛАВНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Строительство сплавных судов на Байкале началось со второй половины XVII в. Первыми строителями «посуд» был «пришлый люд», сосланный в Сибирь с берегов Белого моря и Волги, познакомивший местных жителей ближайших к Байкалу населенных пунктов с судостроительным промыслом, который концентрировался у Листвиничной пристани, в с. Большое Голоустное, деревнях: Жилкинской, Глазковской и других местах (*Сгибнев А. Байкальское судоходство // Морской сборник. 1870. № 8. С. 40; ГАИО. Ф-р.26930. Оп. 1. Д. 6. Л. 31*).

Для выполнения работ набиралась артель. Работали артельщики под началом опытных мастеров, хорошо знающих свое дело. Среди них: Иван Романович Кучин, Павел Романович Стрекаловский, братья Стрекаловские (Осип Алексеевич, Сергей Алексеевич, Константин Алексеевич, Алексей Алексеевич, Петр Алексеевич). Последние не только строили суда, но и были их владельцами (*ГАИО. Ф-р.26930. Оп. 1. Д. 6. Л. 31*). По отзывам современников лучшим мастером-судостроителем на Байкале был уроженец Архангельской губернии Никита Михайлович Батулин, начавший постигать профессию подмастерьем на строительстве пароходов у купца С.Ф. Мясникова. Признанием заслуг «главного

специалиста» свидетельствовал тот факт, что его именем назвали судно «Батурин», ходившее по Байкалу до 1924 г. (Там же. Л. 32, 46).

Артельщики работали по заказу. Заказчиками же являлись известные байкальские судовладельцы: Ф.М. Елизов, П.Ф. Сверлов, братья Свиныны, Ф.М. Шипунов, И.С. Шишелов и другие, а также парходные компании (Там же. Д. 375. Л. 65, 70–71).

К 60-м гг. XIX в. типы сплавных судов, технология их строительства прошли значительный период своего становления, постепенно совершенствовались с учетом местных условий и были хорошо к ним приспособлены. Традиционно байкальские сплавные суда строились двух типов: большие и малые, технология строительства которых складывалась из нескольких этапов.

Сначала сколачивалось плоское днище из сосновых или еловых досок толщиной 7–8 вершков. Затем вокруг днища располагались шпангоуты (кокоры) толщиной 8–9 вершков. На расстоянии между ними ($\frac{1}{2}$ аршина) устанавливались стойки необходимой высоты по правой и левой стороне судна стойки связывали между собой крепкими поперечными брусьями-«бимсами» или дугами, которые являлись основанием для настила палубы. По длине судна от носа до мачты сверх палубы клали широкий брус — «лисица». Нос и корма плавательных судов ограждались толстыми брусьями — «курицей». На конце стоек устанавливали фальшборты («покольни») высотой в аршин или чуть более. К фальшбортам напротив мачты «пришивалось» по «толстой» широкой доске, получившей название «бычки», служившей основанием для укладки реи. В носу судна настилали полати — небольшое возвышение (от палубы около аршина) — рабочее место «вожа» или лоцмана. Сзади кормы прикреплялась небольшая дощечка — «сокольня», являющаяся в случае необходимости рабочим местом для одного из членов команды.

В носу судна устраивалась большая каюта — «шакша», где располагалась команда во время рейса. В корме строили «малую шакшу» — каюту для хозяина, «посуды», которую оборудовали голландской печью. Освещением ее служили 1–2 иллюминатора, которые «врезались» в палубу. Материалом для изготовления иллюминаторов служило зеленое бутылочное стекло.

Грузы во время транспортировки размещали в середине плавсредств. Погрузка и разгрузка «тяжестей» осуществлялась не в люки, а в особо устроенную для этой цели широкую дверь. Она устанавливалась сбоку «посуды» и наглухо закрывалась при выходе «транспорта» в море.

Парадный трап заменяла «лесенка-стремянка». Мачта устанавливалась ближе в корме, а наверху ее у флюгера располагался духовный образ — покровитель всех моряков «Св. Николай Чудотворец»

Очаг для приготовления пищи и выпечки хлеба традиционно располагался в корме позади мачты.

За «очагом питания» устраивалось рабочее место кормщика. Оно представляло собой сделанный из двух широких досок мостик — «потопня».

Длинный румпель («клюка») доходил до «потопни». Таким образом, кормщик имел возможность ногой удерживать руль в нужном положении. В случае изменения погоды на конец румпеля привязывали «гумны» — две веревки, которые закреплялись в обухи, вбитые в стойки.

Руль («сотц») устанавливали следующим образом: К правому деревянному румпелю, загибающемуся к низу среди кормы («огниву») прикрепляли «сердечник» — полукруглый цилиндр, а к ним широкую доску — «перо».

Канат («шейма») привязывали к двум брусам — «бабкам», которые располагались между мачтой и носом судна, перпендикулярно к его носовой части и возвышались над палубой на 2–2,5 аршина и связывались между собой «бетом» — «толстым» деревянным кругом, имеющим вид пьедестала. «Бет» прикреплялся к днищу и бимсам.

Роль якорей выполняли «кошки», составными частями которых являлись: шейка, веретено, кольцо и «лапки». Поплавок, привязанный к «кошке» называли «кубаста».

Сплавные суда имели три паруса — большой прямой парус во всю высоту мачты и значительно шире самого плавсредства и два «кливера» — треугольных паруса. Один поднимали в носовой части «посуды», а другой в ее корме. Большой парус подымали на рее. Фалы парусов назывались «дроками», брасы — «возжами», а шкоты — «скутами». Для подъема тяжелой райны использовали «тали».

Крепление судов выполняли деревянными нагелями и железными скобами. Суда обязательно конопатили. Пеньку прикрепляли к пазам посредством реек и скоб. По окончании строительства плавательное средство смолели, «проверяли на прочность» и спускали на воду (*Описание составлено: Сгибнев А. Указ. соч. С. 38–40; ГАИО. Ф.р. 2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 29–31об.*).

Большие и малые «посуды» с учетом ремонта служили соответственно 7–10 лет. Большие суда или иначе их называли мореходными, а то и просто судами получили широкое распространение на Байкале. Длина их составляла 8–12, ширина 2–3¼ и высота 1–1¼ саженьей. «Мореходные» поднимали от 5 до 12 тыс. пудов груза. Обслуживало их 15–20 чел. команды во главе с лоцманом. Обязанности по вождению судов возлагались на кормщика и его 4-х помощников. В каждый рейс набирались грузчики (10–15 чел.) для погрузки и разгрузки товаров. Привлекались они и к выполнению разнообразных работ на судне. В 70-е гг. XIX в. «мореходные» стоили достаточно дорого (без оснастки до 4-х тыс. р.), что связано с большими затратами на их строительство.

К малым судам относились дощаники или паузки. Наибольшая длина их 6–8, ширина 5–6, высота 3,5–5 аршин. Дощаники могли поднять на

борт 2–3 тыс. пудов грузов, а карбазы 4–5 тыс. пудов. Судовая команда состояла из 6–10 чел. Цена судов в 70-е гг. XIX в. колебалась от 250 до 300 р. (ГАИО. Ф.р. 2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 29–30).

Байкальские карбазы строились без палубы (длина 5–6, ширина 1½–2 сажени, грузоподъемность от 1 до 4 тыс. пудов) и по отзывам лоцманов были «неуклюжими», часто садились на мель, что требовало от вожжей большого мастерства в управлении ими.

Груженные карбазы из Иркутска к Байкалу тянули бечевником по правому берегу Ангары. Путь от Иркутска до Никольской пристани судно преодолевало за 5–7 дней. Для транспортировки порожнего карбаза привлекались 3 лошади и 15 чел. рабочих, а судно «с товаром» требовало 6–8 лошадей и 10 рабочих. За участие в рейсе Иркутск — Никольское подрядчики платили рабочему в 1860-е гг. до 12 р., а плата за «рабочую лошадь» колебалась от 20 до 25 р. (Сгибнев А. Указ. соч. С. 42).

Широко распространенным типом байкальских судов были лодки. Они принадлежали местным хозяевам, перевозили «тяжести», пассажиров, но, главным образом, обслуживали рыбные промыслы. Некоторые лодки ходили по озеру на значительные расстояния. Лодками управляли их владельцы и рабочих старались не нанимать, хотя встречались и исключения.

Байкальская лодочная флотилия отличалась большим разнообразием. Маленькие плоскодонные струги делались из «тополого» дерева. Длина, ширина и высота их составляли 15 аршин. При спуске по течению стружок управлялся при помощи одного двухлопастного весла, а ход против течения (недалеко от берега) поддерживали шестом. Самый большой «стружок» мог взять на борт 15 чел. В 70-е гг. XIX в. большие струги продавали по 15 р. за штуку, а маленькие за 3–5 р. «Набойницы» имели высокие фальшборты и могли ходить под парусами и на веслах. Длина их была 5–6, а ширина около 1½ сажений (Там же. С. 40–41). Для выполнения различных хозяйственных работ использовали лодку «двухнабойную», которую строили из 3–5 досок, 6 упруг длиной 7 аршин. Лодка имела 2 пары гребей.

Пассажирское сообщение поддерживалось «пятигребкой» или «хоюркой» (длина 12 аршин, строили в 5 досок, 10 упруг). Лодка имела 5 пар гребей, ходила со скоростью 25 верст в час. По отзывам современников «хоюрку» широко использовали на рыбных промыслах (ГАИО. Ф.р. 2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 35об.). Также на рыбных промыслах и как подъездное средство «к морю» широко использовали «трехнабойную» лодку (длина 7–9 аршин, строили в 7 досок и 2 пары гребей). «Сетовая» или «селенговая» лодка работала на рыбных промыслах и выходила к морю. Ее длина была 11–12 аршин, строили в 9 досок и 9 упруг. Она имела 3–6 пар гребей, мачту и прямой парус. К «селенговой» примыкала «беговая» лодка. Их объединяло полное конструктивное совпадение, но ход «беговой» был легче, чем у «сетовой». Длина «неводника» было

16–16,5 аршин, строилась в 13–15 досок, ширина по бортам 20 четвертей (как у «сетовой»). Судно имело 3–4 пары гребей. На весло садилось двое рыбаков. Лодка работала на рыбных промыслах исключительно только неводом. Отсюда происходит и ее название (*Там же*).

У бурят-рыбаков с. Голоустного получили широкое распространение мореходки или барказы. Длина их была 12–14 аршин, а строили их обычно в 18–20 досок и упруг. Судно было рассчитано на 1–2 пары гребей. На весло садилось 3–4 чел. Плавсредство имело мачту с парусом, общая длина которого составляла 120–150 аршин². При «полном ветре» лодка ходила со скоростью 25–30 верст в час, а иногда и более. Ее максимальная грузоподъемность была 700–800 пудов. «Посуда» служила для перевозки различных грузов, хотя случалось, что ее использовали исключительно для транспортировки рыбы. В конце XIX в. По Байкалу ходили рыболовные суда типа морских лодок со средней грузоподъемностью около 6,5 тыс. пудов. цена такой лодки 6–8 тыс. р. и служила до 16 навигаций.

Следует иметь ввиду, что типы байкальских лодок не ограничивались теми, о которых мы упомянули. Современники отмечают, что встречались и другие образцы рыбацких судов.

Лучшим временем для сплава грузов на Байкале считается период с 10 июня по 10 августа, хотя навигация начиналась во второй половине мая и заканчивалась во второй половине ноября. Навигация проходила в сложных условиях. Серьезным препятствием являлись туманы, быстрое течение, недостаточные глубины. Именно поэтому суда с полной загрузкой не могли войти в Ангару, а перегружались у Лиственичной пристани на карбазы и лишь затем сплавлялись по течению Ангары.

Сплавной флот на Байкале не отличался большим разнообразием. Традиционно строили дощатки, паузки, карбазы, флотилию рыбацких лодок. Несмотря на простую конструкцию, они хорошо зарекомендовали себя в работе, перевозя пассажиров, разнообразные грузы, прежде всего рыбу, и тем самым в определенной мере обеспечивали хозяйственную жизнь Прибайкалья.

С.В. КОЛОСОК

МАТЕРИАЛЬНО-ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЛУЖАЩИХ ПЕНИТЕНЦИАРНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ИРКУТСКОЙ ГУБЕРНИИ (конец XIX–начало XX вв.)

Сложность комплектования и закрепления кадров тюремного ведомства в конце XIX в. вызывало необходимость установления законом льгот, которые обеспечивали бы моральный и материальный интерес продолжения службы. Правовая основа финансового обеспечения лиц,