

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The author of article, based on unpublished and published sources, presents statistics of transportations, range of goods shipped, details of passenger transportation.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

Пароход «Сперанский» принадлежавший торговому дому братьев Бутиных в навигацию 1886 г. доставил в Иркутск 131185 пудов железных изделий — продукцию Николаевского железодельного завода на сумму 582 475 р., а в обратном направлении — из Иркутска до ст. Долоновой — хлебные припасы, чай и другие товары [2, с. 10].

Пароход «Сокол» курсировал от Иркутска до Усолья (75 верст) и обратно. Из Усолья транспортировали исключительно соль, а из Иркутска — чай и товары.

В 1887 г. Сперанский с Долоновой «привез» в Иркутск до 20 500 пудов железных изделий на сумму 213 250 р. и 10 тыс. пудов соли (на 12 тыс. р.), а в обратном направлении в этом числе до ст. Братской — чая и разных товаров — 7690 пудов (на 61 050 р.). Кроме того от Большой Мамыри до Долоновой пароход доставил 10 тыс. пудов соли.

Продолжал работать на маршруте Иркутск — Усолье и «Сокол».

Традиционно чай, преимущественно кирпичный, был одним из главных товаров, курсирующих по Ангаре. Его сопровождали от Иркутска до Енисейска, затем на лошадях доставляли и до с. Бирилюссы на берег Чулыма, и далее по Чулыму и Оби водным путем до Тюмени.

Чай перевозили на сплавных судах — паузках (ширина 11–12 саж., осадка 20–25 вершков), рассчитанных на одновременный прием до 5500 пудов груза. В 90-е гг. XIX в. ежегодно сплавлялось от 90 до 135 тыс. пудов различного чая. Часть груза осенним сплавом (приблизительно 65 тыс. пудов) доходило до пристаней в с. Бархатово и Коновалово. Далее гужевой доставкой он следовал до Куйтуна или Черемхово. Затем первым «первым зимним» путем чайные караваны шли до Томска.

В 1895 г. компания купца Кузнецова отправила по Ангаре в Енисейск 29 646 пудов чая, в том числе байхового — 1456 и кирпичного — 28 190 пудов. Постоянными поставщиками товара были купцы: Губкин, В.С. Могилев, Н.П. Поляков, Н.П. Шишелов, Швецов, цеховой И.А. Пашковский, иркутский мещанин Яхтинцев и др.

По официальным данным с Бархатовской, Малышевской, Коноваловской и других ангарских пристаней ежегодно сплавлялось до 50 тыс. пудов хлеба. Его основными потребителями были Николаевский железодельный завод и Иркутск. В номенклатуре товаров, транспортируемых по Ангаре, находилась соль — продукция Усольского солеваренного завода. По одним данным в 90-е гг. XIX в. завод «отпускал» для продажи до 55 тыс. пудов продукта, а по другим — 150 тыс. пудов. На ангарский сплав шла продукция и Шестаковского солеваренного завода.

До Бархатовской пристани сплавом в бочонках «шел» байкальский (соленый) омуль, а далее гужевым транспортом груз доставляли до ближайших населенных пунктов (Черемхово и других).

Находилось место и для винокуренной продукции. Спирт с заводов Нижнеудинского и Балаганского округов доставлялся Ангарой в Иркутск.

Поступал он и из Томска, через Бархатовскую и Коноваловскую пристани. В числе постоянных поставщиков спирта были купцы Губкин, Воробьев, Кухтерин.

Мануфактурные товары иркутских торговых фирм шли сплавом вниз по Ангаре в 90-е гг. XIX в. — до 30–40 тыс. пудов в навигацию, при этом до 10 тыс. пудов предназначалось для Николаевского железодельного завода.

На барках, карбасах и лодках сплавляли также бакалейный и горшечный товар, кварц для фаянсовой фабрики Перевалова, частью для нужд Иркутска и другие «продукты».

В донесении от 31 августа 1893 г., направленном в Управление строительной и дорожной частями при иркутском генерал-губернаторе, киренский окружной исправник сообщал, что вниз по Илимю на Ангару и Енисей на лодках (длина 9–12 сажень, ширина — 5 аршин, осадка в воде — аршин) сплавляется товара — пушнины и соли до 25 тыс. пудов.

В январе 1894 г. иркутский генерал-губернатор сообщал, что по Ангаре на лодках (по 500 пудов) идет взводом до Илима — 20 тыс. пудов товара — хлеб, сахар, крупчатка, масло. По Ангаре и ее притокам следовали значительные партии «местных материалов».

Немало грузов «обрабатывали» ангарские пароходы. Пароход «Граф Сперанский» (80 л. с.), принадлежавший Н.Е. Глотову и Ясинскому, в сопровождении трех деревянных барж (общей грузоподъемностью до 45 тыс. пудов) транспортировал в 90-е гг. XIX в. до 100 тыс. пудов железа, чугуна и других изделий Николаевского железодельного завода. Товар следовал в Иркутск, за Байкал и на Амур. Из Иркутска и приангарских селений в лето привозили до 40 тыс. пудов хлеба, «разного товара» — до 10 тыс. пудов, огнеупорной глины — до 12 тыс. пудов. Кроме того в номенклатуре грузов «постоянно находился» спирт, соль Шестаковского, Илимского и Усольского солевых заводов, в частности, Николаевский завод потреблял 10 тыс. пудов илимской соли.

Отвечая на запрос, поступивший от Управления строительной и дорожной частями при иркутском генерал-губернаторе, в донесении от 10 апреля 1893 г. управляющий иркутским округом сообщал, что навигацию 1892 г. пароход «Сперанский» перевез по Ангаре вниз по течению от с. Листвничного, Иркутска, до Усолья, Бархатово, Коновалово и обратно 889690 пудов грузов, в том числе: чаю — 628 670 пудов (70,6 % товаров), масла, свечей, мыла и других товаров — 152 800 пудов (17,1 % тяжести), поваренной соли — 42 170, муки — 5010, извести — 45 000, алебаstra — 7500, горькой соли — 2860, овечьей шерсти — 2130 пудов, а также 470 бочонков соленой рыбы (3533 пуда).

Услугами «рекоходной машины» воспользовались и пассажиры — 1500 человек Кяхтинское Пароходное Товарищество «назначило» для работы на Ангаре пароход «Бурят», выделив в помощь ему четыре бар-

жи. В навигацию 1892 г. (5 июня — 1 декабря) судно доставило в приангарские населенные пункты — 492 409 пудов грузов, принадлежащих «разным лицам».

Основной грузопоток прошел по маршруту с. Лиственичное-Иркутск — 98,9 % (487 420 пудов). «Главным товаром» оставался байховый и кирпичный чай — 460 290 пудов (94,4 %) на долю «разных» мануфактурных, бакалейных и прочих русских товаров приходилось 4,1 % (20 452 пуда), а китайских товаров — 3145 пудов (0,6 %). Также в Иркутск пришло 3533 пуда соленой рыбы (омуля) в бочонках и лагунах. По заявке купца Фейвустова пароход доставил до селения Зуй 2858 пудов гуджира (горькой соли), а тельминский купец Белоголовый получил 2131 пуд овечьей шерсти.

Пароход «Сокол» с тремя баржами — «Ангара», «Лебедь» и «Чайка» в навигацию 1892 г. доставил в Иркутск, Лиственичное, Усолъе, Бархатово, Коновалово и другие населенные пункты 113 407 пудов 12 фунтов различных грузов, в том числе 35 776 мест чая. Товар шел из Иркутска в Усолъе (58 мест), Бархатово (19 458 мест), Коновалово (16 260 мест). Усолъская соль следовала до Иркутска (34632 пуда) и в Лиственичное (6541 пуд). Соль составляла 36,3 % грузопотока в навигацию. Строительные материалы — известь и алебастр покупали в Бурети, Балаганске, в других населенных пунктах и доставляли на иркутские рынки 52 500 пудов (46,3 %) грузопотока.

Корреспондент газеты «Восточное обозрение» сообщает, что в навигацию 1892 г. в конце октября «Сокол» выполнял 2–3 рейса на Коноваловскую пристань за чаем и алебастром, немного не доходя до Коновалово [3]. В номенклатуру транспортируемых тяжестей входили «томские товары». Бархатовская пристань «отпустила» в Иркутск — 12 569 пудов (11 %). На баржах «Сокола» перевезли 17 голов скота. Услугами парохода воспользовалось 1072 пассажира.

Выполняя предписания исправника Иркутского уезда от 3 сентября 1912 г. Суховское волостное правление 20 сентября сообщало, что по территории волости мимо населенного пункта Большеразводная прошло три баржи с грузом и 87 «рыбачьих» лодок с уловом — 1925 пудов.

В навигацию 1912 г. сплавом было охвачено 909 верст ангарско-водного пути и доставлено в Иркутск и ангарские населенные пункты 16 813 к/с дров, 128 715 шт. бревен и 15 тыс. шт. шпал для ремонтных работ на Транссибирской железной дороге [4, с. 42–45]. «Товарищество на вере Байкальского пароходства и торговли» (образовано 26 марта 1905 г.) оставило пароход «Бурят» на «прежней работе». Он продолжал курсировать по Ангаре, выполняя грузопассажирские рейсы не только от Иркутска до Байкала (Лиственичное), но и до Братска и Усолъя (в навигацию 1907 г.).

В 1908–1909 гг. три ангарских парохода приблизительно перевезли до 12 тыс. пассажиров и 400 тыс. пудов грузов, до 3 тыс. к/с дров [5, с. 55].

«Товарищество» в 1905–1907 г. использовало деревянные баржи «Крестовка» (5 тыс. пудов), «Вера» (8 тыс. пудов), «Любовь», «Надежда», «Байкал» (грузоподъемностью 10 тыс. пудов каждая), «Ангара» (20 тыс. пудов), арендованные у «Опеки» Немчинова для перевозки дров с низовьев Ангары для продажи в Иркутске.

Итак, в конце XIX — начале XX вв. на Ангаре осуществлялись значительные грузопассажирские перевозки посредством сплавных судов и пароходов, что связано с хозяйственным освоением Прибайкалья. Появилась возможность соединить транспортной сетью ангарские населенные пункты между собой, Иркутском и Байкалом (Лиственичное).

Список использованной литературы и источников

1. Государственный архив Иркутской области. — Ф. 90 (Иркутское губернское полицейское Управление). — Оп. 4. — Д. 520, 521, 522.
2. Обзор Иркутской губернии за 1886 [год]. — Иркутск, 1887. — 20 с.
3. Восточное обозрение. — 1893. — 18 апр.
4. Памятная книжка Иркутской губернии 1908 года. — Иркутск, 1908. — 55 с.
5. Памятная книжка Иркутской губернии 1911 года. — Иркутск, 1911. — 80 с.

Информация об авторе

Гузенков Сергей Васильевич — кандидат исторических наук, научный сотрудник Научной библиотеки, Иркутский государственный университет, 664033, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 124.

Author

Sergey V. Guzenkov — Ph.D. in History, Researcher of Scientific Library, Irkutsk State University, 124 Lermontov St., Irkutsk, 664033.

УДК 343.9.02(571.53)
ББК Х628.3(2Р-4Ир)

К.А. ГУРОВ

ЭЛЕМЕНТЫ «ЧЕРНОГО РЫНКА» В ИРКУТСКЕ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Рассматривается деятельность преступных элементов г. Иркутск в начале XX в., связанная с функционированием криминальной составляющей теневой экономики города. Анализируется степень развития «черного рынка», его структурные составляющие и уровень организации.

Ключевые слова: черный рынок, организованная преступность, история г. Иркутск.

K.A. GUROV

ELEMENTS OF «BLACK MARKET» IN THE CITY OF IRKUTSK IN THE EARLY XX CENTURY

The author examines the activities of criminal elements in the city of Irkutsk at the beginning of XX century, related to the functioning of the crim-