

А.А. Распопина

ПАРОВОЕ СУДОХОДСТВО НА БАЙКАЛЕ В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX в.

Первые пароходы появились на Байкале в 1844 г., однако начало серьезной конкуренции между пароходоладельцами можно обнаружить лишь в последней четверти столетия, что было связано с увеличением грузоперевозок. Организация пароходных предприятий требовала солидных капиталовложений, что было под силу наиболее крупным предпринимателям. Купцы, занимавшиеся организацией судоходства и пароходства по Байкалу, стремились совмещать несколько видов деятельности: осуществляли торговые операции, занимались золотопромышленностью. Байкальские пароходоладельцы, ссылаясь на рискованность пароходного дела, стремились к получению от государства привилегий или субсидий. Нередко бывало, что пароходная компания становилась практически монополистом в осуществлении грузо- и пассажироперевозок паровым транспортом через Байкал. Однако всегда появлялись конкуренты, ими могли быть как крупные предприниматели или компании, так и мелкие, имеющие один, реже — два парохода с баржей. Это обстоятельство играло существенную роль в механизме цено регулирования. Конкуренты, не имея средств для создания самостоятельных предприятий, нередко объединялись в товарищества на вере. Они состояли из одного или нескольких участников, которые управляли всеми делами товарищества и нескольких вкладчиков, не участвующих в управлении и отвечающих только в размере своего вложенного капитала. Пароходные предприятия в Восточной Сибири, и на Байкале в частности, в силу малочисленности паровой флотилии и не столь оживленного здесь пароходного движения, напоминали старокупеческие монополии.

16 декабря 1880 г. кяхтинские первогильдейские купцы образовали «Кяхтинское пароходное товарищество» на правах товарищества на вере, с уставным капиталом в 360 000 р. серебром из 30 паев. В состав товарищества вошли: коммерции советник

Я.А. Немчинов, кяхтинские купцы первой гильдии, почетные граждане: Н.Л. Молчанов, А.М. Лушников, Д.В. Синицын, и кяхтинские купцы первой гильдии: А.В. Швецов, М.О. Осокин, М.А. Перевалов, М.В. Шишмаков, Н.А. Нефедьев, а также Торговый Дом — «Молчанов, Коковин». Вкладчиками в компанию вошли: верхоленский купец второй гильдии Г.Ф. Шишелов, (участник также и действовавшего «Байкальского пароходного товарищества») и кяхтинский купец второй гильдии А.И. Толченнов¹. Целью учрежденного товарищества являлась организация пароходного движения для перевозки товаров по Байкалу и рекам Ангаре и Селенге.

Всеми делами товарищества должно было управлять общее собрание участников, которое предполагалось проводить в Кяхте. На него возлагалось ежегодное утверждение смет и отчетов, распределение дивидендов, установление фрахтовой платы, а также избрание главноуправляющего пароходством и распорядителя дел с помощником сроком на один год. Распорядитель обязывался контролировать выполнение всех постановлений общего собрания, по окончании навигации предоставлять отчеты, а также сметы на предстоящий год, назначать дату очередного собрания участников, заботиться о сохранении имущества и капиталов товарищества. В его непосредственном подчинении находился главноуправляющий пароходством, избравшийся «для ближайшего управления действиями пароходного товарищества»². Главноуправляющий составлял расписания пароходных рейсов, заключал договоры о транспортировке грузов, нанимал служащих и рабочих, следил за состоянием пароходов, судов и пристаней. В акте об учреждении Кяхтинского товарищества оговаривалось, что главноуправляющий «лично за свой труд пользуется десятью процентами с чистой прибыли, которые должны составлять в его пользу не менее 5 000 р. в год»³.

Срок существования товарищества не определялся, ликвидация его могла состояться лишь по решению большинства участников (по числу паев). Устанавливалась и ответственность перед грузоотправителями за утрату или порчу грузов, однако за аварию ответственности не принималось.

В это время на озере-море действовало «Байкальское пароходное товарищество», образованное второгильдейским ир-

кутским купечеством в состав которого входили: Ф.М. Елизов, Ив.А. Шишелов, Ф.П. Шишелов, И.С. Могилев и селенгинский купец второй гильдии — М.И. Шмулевич. Убедившись в серьезности намерений кяхтинских купцов организовать пароходное движение по Байкалу, товарищество пришло к выводу о невозможности выдержать подобного рода конкуренцию при тех доходах, которые получало пароходство, а также соответствовать всем требованиям, выдвигаемым государством товариществу в обмен на получение последним от казны платы за совершение пароходных рейсов по Байкалу. По мнению его участников, после учреждения кяхтинским купечеством отдельного пароходства, большинство грузов, шедших из Забайкалья и поступавших от торговли с Китаем (в основном — чай), сразу перейдут к новой компании. В этом случае, доход Байкальского товарищества существенно сократится и оно, вероятно, вынуждено будет понизить плату на перевозку остальных грузов и пассажиров. При составлении сметы на навигацию 1881 г. выяснилось, что на ремонт пароходов, постройку новых грузовых судов, а также доставку нового железного корпуса и необходимых принадлежностей парохода потребуется капитала 250 000 р.⁴ Однако такой суммы в распоряжении товарищества не имелось: на просьбу в 1879 г. о выдаче ссуды, в размере 120 000 р. казна ответила отказом.

В связи с этим, участниками Байкальского пароходства было принято решение, предложить кяхтинскому купечеству через Г.Ф. Шишелова — одного из своих участников и управляющего, приобрести все пароходство за сумму 300 000 р. Уже 7 февраля 1881 г. все имущество бывшей Байкальской компании перешло в распоряжение «Кяхтинского пароходного товарищества», с уплатой с суммы 292 500 р. и отчислением 0,5% в пользу города⁵.

В 1884 г. в распоряжении Кяхтинского товарищества находилось 5 пароходов, два из которых действовали на Байкале, два — на Ангаре, и один работал на Селенге. Правда, по словам местной печати, «обилием грузов, кроме собственных, Товарищество похвастаться не могло. При этом довольно опасными для него конкурентами являлись местные предприниматели, которые за меньшую цену перевозят грузы на простых судах»⁶.

В качестве конкурентов байкальских грузоперевозок «Кяхтинского пароходного товарищества», выступало, образованное Ин-

нокентием Петровичем Могилевым 28 мая 1881 г., товарищество на вере под фирмой «Товарищество транспортирования кладей по Байкалу». В состав новой фирмы вошла основная часть учредителей бывшего «Байкальского пароходного товарищества»: селенгинский купец первой гильдии — Моисей Исаевич Шмулевич, и иркутские купцы второй гильдии — Гавриил Иннокентьевич Могилев, Иннокентий Иннокентьевич Могилев и потомственный дворянин Николай Петрович Макеев. Учреждаемое с целью уничтожения монополии на грузоперевозки и «удешевления возных цен» Кяхтинского пароходства, товарищество предполагало перевозить грузы по Ангаре, Селенге и Байкалу. В своем распоряжении оно имело две парусные шхуны, в дальнейшем предполагая увеличить количество судов и, возможно, построить пароход. Но это намерение так и не было осуществлено.

В середине 80-х гг. XIX в. по Байкалу стали ходить суда, принадлежащие еще одной новой фирме — «Сибирскому пароходному Товариществу». Распорядителем дел Товарищества долгое время был купец первой гильдии Илья Семенович Шишелов. Суда компании совершали свои рейсы по Байкалу, Селенге и верховью Ангары, занимаясь частными грузоперевозками. Первое время в ее распоряжении находилось только несколько парусных судов. В 1886 г. на воду был спущен винтовой железный пароход «Иннокентий», мощностью в 23 номин. силы. Пароход имел одну мачту и по своим размерам относился к судам малого класса. «Иннокентий» использовался преимущественно, в качестве буксирного парохода. Комиссия по освидетельствованию судов признала его не подходящим для пассажирских перевозок «по недостаточности имеющихся на нем помещений»⁷. К 1892 г. фирма уже имела в своем распоряжении 2 небольших паровых судна, предназначенных исключительно для грузоперевозок, и 6 барж.

В то же время, не смотря на активное развитие парового судоходства, еще и в конце XIX—начале XX вв. по Байкалу продолжали ходить и обычные, старого образца, парусные суда, в основном принадлежавшие рыбопромышленникам. Плоскодонные, не килевые, они имели в длину от 15 до 18 саж., ширину — от 5 до 6 саж. и поднимали до 12 тыс. пудов груза. Чаще всего одномачтовые, они несли один прямой парус и до четырех кливеров, для большей маневренности. Использовались и килевые

двухмачтовые суда с более сложным парусным вооружением. На фок- и грот мачтах таких судов ставились гафельные паруса, до пяти кливеров и еще один прямой парус на фок- мачте. Они отличались большей грузоподъемностью, достигавшей 15–16 тыс. пудов. Основным местом постройки таких парусников было с. Лиственичное. Быстроходность парусных судов полностью зависела от попутного ветра. По воспоминаниям Н.И. Цивилева — коренного жителя Прибайкалья, занимавшегося рыбным промыслом с 80-х гг. XIX в., «был случай, когда двухмачтовое судно рыбака Г.И. Могилева пришло парусом из Лиственичного до Верхне-Ангарска на четвертые сутки при попутном ветре»⁸. Однако случаи подобных переходов под парусами через весь Байкал бывали довольно редки. Гораздо чаще возникали обратные ситуации когда, идя из Лиственичного в Верхне-Ангарск и, попав в неблагоприятную погоду, судно могло находиться в море около месяца и более. По наблюдениям Ф.К. Дриженко, «парусное плавание хотя существует и ныне, но суда уже редко отваживаются ходить самостоятельно, а чаще предпочитают принимать пароходы для их буксировки»⁹.

Судоходство по Байкалу всегда было тесно связано с рыболовным промыслом. Промысел велся как на самом Байкале, так и на реках впадающих в него: Селенге, Баргузине, Верхней Ангаре, Кичере, притоках Чивыркуйского залива (Большой Чивыркуй, Малый Чивыркуй, Безымянка) и Посольского сора (реках Большая Култушная, Абрамиха). Более интенсивно развивалась рыбопромышленность на севере Байкала. Наряду с крупными рыбопромышленниками, промысел вели и местные жители, объединенные в артели.

Ежегодно в период массового лова рыбы, население севера Байкала значительно возрастало за счет притока рыбопромышленников и рабочих. Так, расположенная в устье р. Верхней Ангары, деревня Дукачан с населением 1 500 человек, в летнее время увеличивалась на 10–15 тыс. человек. Деревня Кургулик, находящаяся на берегу Чивыркуйского залива, зимой оставалась практически пустой, а летом сюда съезжалось от 3 до 4 тыс. рыбопромышленников. По окончании сезона, жизнь во многих населенных пунктах практически замирала. На зиму в Северобайкальском районе не оставалось ни докторов, ни фельдшеров.

По окончании рыбного промысла, чаще всего в конце октября — середине ноября, совершая уже последний в навигацию рейс, из с. Лиственичного приходил пароход, принадлежащий субсидируемой правительством пароходной компании, для буксировки нагруженных рыбой судов рыбопромышленников. При этом, буксирование одного судна, в разное время обходилось от 100 до 200–300 р. А так как некоторое время пароходы находились в собственности лишь одной Компании, то это давало возможность поддерживать монополию на цены. Появление на Байкале судов «Товарищества Сибирского пароходства», осуществляющего грузоперевозки практически по тем же направлениям, что и Кяхтинское товарищество, хотя и в значительно меньших размерах, оказывало сдерживающее влияние на рост цен Кяхтинского пароходства. В течение навигационного периода пароходная компания, получавшая субсидию от казны в виде порейсовой платы, обязывалась совершать на север Байкала не менее пяти рейсов и дважды в неделю ее пароходы должны были курсировать между западным и восточным берегом озера. Согласно «Положению о срочном почтово-пассажирском и буксирном пароходстве по Байкалу», утвержденному 1 мая 1890 г. сроком на 12 лет с «Кяхтинским пароходным товариществом» за содержание срочных пароходных рейсов товариществу ежегодно выплачивалась субсидия из казны в размере 33 938 р.¹⁰ «Положением» устанавливалась и предельная плата за провоз пассажиров и грузов. Так, за проезд от с. Лиственичного до ст. Мысовой (80 верст), с каютных пассажиров взималась плата не свыше 7 коп., а с палубных — не свыше 3 коп. за версту. Пароходы должны были ходить со скоростью не менее 10 верст час. В случае просрочки в приходе или отходе парохода товарищество «подвергалось денежной ответственности за каждый просроченный час: по линии Лиственичное — Мысовая по 22 р., а по линии Лиственичное — устье Верхней Ангары по 5 р.»¹¹. Это условие не распространялось на те случаи, когда задержка происходила не по вине товарищества, а в силу погодных условий, или когда, вследствие сильного волнения, пароход не мог подойти к берегу или пристани.

Однако работа Кяхтинского товарищества неоднократно вызывала нарекания со стороны пассажиров, что отразилось и

на страницах местной печати. Неоднократно появлялись статьи «на злобу дня» о Кяхтинском пароходстве в «Восточном обозрении», «Иркутских губернских ведомостях», «Сибири». «На распорядителей пароходства то и дело слышались жалобы от грузоотправителей и пассажиров. Грубое обращение служащих пароходства, дурной и вместе с тем дорогой стол, осыпание искрами из пароходных труб, подмочка чаев, а главное — отсутствие ответственности за целостность грузов, дороговизна перевоза»¹² являлись основными причинами недовольства.

Кроме того, движение пароходов по Байкалу нередко не соответствовало правилам Устава путей сообщения. Согласно Уставу, при движении судов в темное время суток и при плохой видимости, в целях безопасного плавания, на них обязательно должны зажигаться бортовые (или отличительные) огни. Паровые суда, по той же инструкции, должны иметь яркий белый огонь на флагштоке, и по одному на бортах (зеленый — на правом, красный — на левом). Пароходы, идущие с буксиром, и сами буксируемые суда должны иметь дополнительные опознавательные огни. Однако это соблюдалось далеко не всегда. Как писал один из пассажиров, направлявшийся на пароходе в Верхне-Ангарск, «вы ждете увидеть электрический фонарь на мачте парохода, каких-нибудь маяков или костров в Кургулике, устье Баргузина, Турке. Напрасны ваши ожидания. Пароход ходит так же несмело, как и парусные суда... Море бурно, путь длинный»¹³. При таких условиях пассажирам оставалось полагаться лишь на опытность капитана.

В навигацию 1891 г., после проведения освидетельствования байкальских пароходов, Иркутскому генерал-губернатору был представлен доклад о неудовлетворительном состоянии судов Кяхтинского товарищества. Два парохода — «Дмитрий» и «Платон», беспрепятственно совершали рейсы лишь в тихую погоду. Волнение или сильный ветер, «сообщающие пароходам боковую качку», заставляли их менять курс в поисках безопасной стоянки, где они находились до тех пор, пока ветер не стихнет. При боковой качке, не в бурю, а в обыкновенную ветреную погоду, крен пароходов достигает иногда того, что по заявлению машинистов, одно колесо почти совсем погружается в воду, а другое оказывается в воздухе; по заявлению капитанов, вода при бо-

ковой качке зачерпывается фальшбортом¹⁴. По утвержденному «Положению», товарищество обязывалось содержать не менее двух паровых судов, обладающих всеми качествами для безопасного морского плавания. Но в некоторых случаях продолжительность рейсов между пристанями Лиственичной и Боярской доходила до 11 и даже 60 часов, вместо обыкновенных 6 или 7 часов. На обратный путь от Боярской пристани к Лиственичной пароходы затрачивали минимум 5 часов 10 минут, и максимум 8 часов 10 минут. Это объяснялось тем, что Боярская пристань была очень мелкой, и при сильном волнении судам довольно сложно было подойти к пристани, иногда на это уходило слишком много времени.

Совершенно не соответствовали требованиям безопасности условия перевозки пассажиров, не приходилось говорить здесь и о комфорте. Так пассажиры 3-го класса во время переправы через Байкал помещались в трюме и на палубе. В качестве вентиляции, в трюме имелся только люк, который запирался во время сильной качки, что уже, в случае опасности, ставило под угрозу жизни, находившихся там людей. Часть пассажиров находилась на палубе, где зачастую они ничем не были защищены от непогоды, к тому же, здесь же перевозились экипажи, лошади и другие животные.

В довершение ко всему, судами управляли люди, не имеющие не только специального образования, но и малограмотные, несмотря на то, что согласно тому же «Положению» капитаны мореходных судов должны иметь диплом на звание шкипера или штурмана. Руководство компании явно не ставило своей целью привлечение дипломированных специалистов, существенно экономя, таким образом, на заработной плате командного состава и представителей других специальностей. При подборе паровой команды и капитана оно ориентировалось преимущественно на наличие опыта судовождения и знание условий плавания по Байкалу, а не на знание грамоты. Так, капитан парохода «Дмитрий», мещанин Иван Егорович Потапов — человек малограмотный, а капитан «Платона» — иркутский мещанин Александр Гаврилович Парфентьев, совершенно неграмотный, но проработавший на Байкале 20 лет и имевший опыт хождения, как на парусных, так и на паровых судах. Между тем, военно-морское ведомство, по

просьбам купцов, отпускало на их суда флотских опытных нижних чинов, офицеров флота, штурманов, корабельных инженеров, инженеров-механиков и офицеров прочих команд¹⁵.

При найме на работу «Кяхтинское пароходное товарищество» заключало с работником контракт, в котором оговаривались все условия найма. Контрактник, как правило, находился на полном содержании товарищества. На месяц рабочему пароходства полагалось: 2 пуда 10 фунт. ржаной муки, 37 ½ фунт. свежего и соленого мяса, 3 ½ фунт. соли, 7 ½ фунт. круп, ½ кирпича чая и ¼ фунт. масла или жира¹⁶. Заработная плата выплачивалась ежемесячно в течение навигационного времени, продолжавшегося ориентировочно с 1 мая до 15 декабря. Лоцманам, штурвальным, их помощникам, рулевым, кочегарам, палубщикам, матросам и береговым с января по май жалованье не полагалось, его получали лишь рабочие ремонтных специальностей. Самыми высокооплачиваемыми, исключая капитанов, были лоцманы, получавшие 60–75 р. в месяц и котельщики — от 50 до 60 р. Менее оплачивался труд матросов — от 8 до 14 р., чернорабочих — 10 р. Самое минимальное жалованье получали ученики — от 5 до 10 р. в месяц. За невыполнение пунктов договора управляющий пароходством мог применить денежные штрафы, варьировавшиеся от 25 к. до 2 р. за провинность, которые при расчете суммировались и удерживались из жалованья.

К 1892 г. в распоряжении «Кяхтинского пароходного товарищества» находилось 6 паровых судов, 14 барж, грузоподъемностью по 10–16 тыс. пудов, 4 полубаржи, поднимавшие по 4–8 тыс. пудов груза¹⁷. Ежегодно, перед началом навигации, суда подлежали освидетельствованию особой комиссией, назначаемой Иркутским генерал-губернатором. В состав комиссий, как правило, входили представитель земской полиции, чиновник почтово-телеграфного ведомства и техник. Однако Иркутские генерал-губернаторы, постоянно испытывали затруднения при выборе техников для освидетельствования судов в виду отсутствия в Иркутской губернии необходимых специалистов. Они неоднократно обращались в Министерство путей сообщения с просьбой командировать в их распоряжение на должность пароходных техников инженеров путей сообщения или представителей других специальностей. В Министерстве соглашались, но дальше рассуждений дело

не продвигалось, кроме того, тот объем работ, который возлагался на техников, совершенно не соответствовал размеру предполагаемой заработной платы в 2500–3000 р. в год¹⁸.

В 1893 г. А.Я. Немчинов, являвшийся одним из компаньонов «Кяхтинского пароходного товарищества» в письме генерал-губернатору Горемыкину высказал свое намерение завести собственное пароходство, по его словам, «...в виду многих затруднений, делаемых грузоотправителям и пассажирам Кяхтинским товариществом»¹⁹. Для этой цели он испрашивал разрешения приобрести два участка в с. Лиственичном для пристани. Однако решение вопроса неожиданно затянулось, а затем последовал отказ уже из Петербурга. Но помощь кандидата права П.И. Звонникова и напор самого Немчинова (он сообщал, что уже выписал из Англии паровую машину, а из Екатеринбурга — паровые котлы, заготовил лес для трех судов, дело только за пристанью в Лиственичном) сделали свое дело. Министром путей сообщения Кривошеиным было разрешено Немчинову окончить укрепление дамбы и устроить пристань в Лиственичном. Однако по первому требованию все должно было быть передано безвозмездно казенному пароходству, которое предполагалось организовать в скором времени.

С навигации 1895 г., байкальское пароходство переходит уже в полную собственность Андрея Яковлевича Немчинова, который принимает на себя все обязательства бывшего «Кяхтинского пароходного товарищества». По окончании первой навигации, Иркутский генерал-губернатор Горемыкин сообщал Министру финансов о состоянии дел в пароходстве Немчинова, где пока все складывалось довольно успешно. «Пароходство значительно изменилось к лучшему: прежних жалоб уже не слышно, газеты молчат. Построен новый морской пароход “Александр Невский”. “Платон”, совершающий рейсы между с. Лиственичным и ст. Мысовой заменен новым пароходом “Иаков”, “Дмитрий” — совершавший рейсы в В.-Ангарск, будет заменен новым пароходом, кроме того, предполагается для машины “Дмитрия” построить новый корпус и исправить машину парохода “Иннокентий”»²⁰.

В навигацию 1896 г. на Байкале работало 4 парохода Немчинова: «Иаков», «Александр Невский», «Дмитрий» и «Иннокентий». При этом пароход «Александр Невский» был снабжен

паровым отоплением, а на «Иакове» проведено электрическое освещение²¹.

Таким образом, в середине 90-х гг. XIX в. совершение рейсов по Байкалу было сосредоточено исключительно в руках кяхтинского купца А.Я. Немчинова. Такое, практически монопольное положение, не могло не сказаться на работе пароходства. Со временем появившееся недовольство, а иногда и прямое возмущение работой компании вновь находили свое отражение на страницах сибирских газет. Рейсы совершались без расписания, пароходы приходили и уходили в совершенно произвольное время. В «Восточном обозрении» часто публиковались статьи о произволе, царившем на пароходах компании. Существование в с. Лиственничном рядом с пристанью небольшой гостиницы, «в шесть конурок в одно окошечко, из которых за каждую взимается по 1р. 50 к. в день», не улучшало общего бедственного положения пассажиров, вынужденных ожидать пароход под открытым небом даже в холодное время года от нескольких часов до нескольких суток²². Отмечалась и дороговизна цен в самой гостинице. Из-за отсутствия конкурентов провозная плата на пароходах Немчинова была максимально высокой, но после начала совершения рейсов паромом-ледоколом, перевозившим пассажиров и частные грузы, пароходство сразу наполовину уменьшило тариф.

До начала работы судов паромной переправы, немчиновское пароходство приносило достаточную прибыль. Количество пассажиров с каждым годом возрастало. Если в течение 1895 г. за перевоз через Байкал на пароходах компания выручила 68 785 р. 87 к., в 1896 г. — 80 249 р. 84 к., то в 1897 г. сумма составила уже 90 676 р. 76 к.²³ Не ощущалось недостатка и в грузоперевозках, являвшихся главной статьей дохода пароходства. В среднем, в этот период, чистый доход пароходства ежегодно составлял около 82 000 р.

Стремясь избавиться от конкуренции, как со стороны большого, все еще действовавшего «Сибирского пароходного товарищества», так и частных судов и сосредоточить в своих руках все основные грузоперевозки, Немчинов пытался скупить все наиболее удобные для пристаней участки земли байкальской береговой полосы. Длительное время обсуждался вопрос о приобретении Немчиновым Ключевской пристани. Одновременно с

ним на пристань претендовал и представитель «Сибирского пароходства» И. Шишелов, ходатайствовавший о разрешении ему приобрести без торгов Клюевскую пристань в арендное содержание сроком на пять лет²⁴. Аргументируя свою просьбу, Шишелов указывал на то обстоятельство, что в распоряжении Немчинова к 1896 г. находилось четыре пристани: две в Мысовой и две в Лиственичной. Таким образом, с покупкой еще одной пристани, как справедливо опасались байкальские судовладельцы, Байкал будет находиться в распоряжении Немчинова.

После рассмотрения всех обстоятельств дела, по решению Приамурского генерал-губернатора, Клюевская пристань была предоставлена в арендное пользование И. Шишелову, но сроком на один год. Таким образом, удалось, хотя и временно, воспрепятствовать увеличению монополии немчиновской компании.

Немало трудностей у пароходной компании Немчинова появилось в конце 90-х гг. XIX в., в период массового переселенческого движения. Страницы местной печати по-прежнему пестрели жалобами на его пароходство. На пароходах перевозились лишь небольшие (в несколько человек) партии переселенцев, остальные же партии в 100–120 человек, перевозились, как правило, на баржах. В трюмах барж помещались лошади и домашние животные, люди же находились на палубе, среди телег и багажа, что во время шторма или сильного волнения подвергало их жизнь опасности. На палубах не существовало ни навесов, ни тентов, не было предусмотрено и печей, в виду этого, в холодную погоду люди не могли согреться ни горячей пищей, ни даже кипятком. При этом в навигацию 1899 г. через Байкал было перевезено свыше 2000 переселенцев, в следующем году эта цифра возросла приблизительно до 5500 человек.

По мнению чиновника особых поручений при Переселенческом управлении Струковского, Немчинову следовало выставить ряд условий: сделать перевозку пассажиров более комфортной, увеличить количество рейсов и понизить тарифы, которые были чрезвычайно высоки относительно стоимости переселенческого движения в общероссийском масштабе. Так, билет на проезд через Байкал взрослого человека стоил 1 р. 20 к., подростка (10–15 лет) — 60 к., за перевоз лошади нужно было заплатить 2 р. и столько же — за телегу. И это в то время как переселенческий

билет от Киева до Иркутска стоил всего 6 р. 70 к.²⁵ Такое положение дел объяснялось все тем же отсутствием конкуренции.

Активное использование паромов-ледоколов, которые могли легко перевозить весь идущий транзитом через Байкал груз, а также прекращение чайной торговли через Кяхту в результате осложнения политической обстановки принесли в навигацию 1900 г. 65 096 р. 11 к. убытков для байкальского субсидированного пароходства. При этом немчиновская пароходная компания отмечала, что «этот год можно считать благоприятным для пароходства, вследствие усиленного движения войск»²⁶. В будущем же, по предположениям компании, пароходство могло рассчитывать в лучшем случае, только на грузы, идущие из Иркутска в Кяхту и в пункты, находящиеся не на линии железной дороги — в Баргузин, Туркинские минеральные воды, Сосновку, Верхне-Ангарск. Однако, по предварительным подсчетам, их могло набраться только около 250 000 пудов, что составило бы приблизительно 61 355 р., около 9 000 р. можно было бы выручить за пассажирские перевозки и, получив 10 000 р. казенной субсидии (за совершение рейсов на север озера), общий доход пароходства составил бы лишь 80 000 р.²⁷ Это при том, что в предыдущие годы сумма была, как минимум, в 10 раз больше. Например, в 1899 г. пароходство А.Я. Немчинова получило 866 784 р. 58 к. общего дохода, расходы же составили — 732 760 р. 39 к. Соответственно, чистая прибыль — 134 024 р. 19 к.²⁸

Естественно, содержание пароходства в подобных обстоятельствах, при столь резком снижении дохода, было явно нерентабельным. Единственной возможностью получения постоянных, хотя и не столь значительных как ранее, денежных сумм наследники А.Я. Немчинова видели в сдаче всего пароходства в аренду новым предпринимателям.

Таким образом, период 1880–1890-х гг. был наиболее успешным для развития парового судоходства по Байкалу. Незначительная конкуренция со стороны частных парусных судов и небольшое количество паровых судов малой грузоподъемности, принадлежащих «Сибирскому пароходному товариществу» не могли оказывать серьезного влияния на ограничение монополии первоначально Кяхтинского, а затем и немчиновского пароходства. Что в свою очередь, способствовало получению этими

компаниями максимальных прибылей. Совершая основной объем грузо- и пассажироперевозок по Байкалу, компании держали максимально высокие, дозволяемые «Положением», цены. Только начало работы паромной железнодорожной переправы смогло ликвидировать монопольное положение купечества, занимавшегося организацией паромного сообщения по Байкалу.

Примечания

¹ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 24, оп. 6, д. 37, л. 17.

² Там же, л. 17 об.

³ Там же.

⁴ Там же, л. 5 об.

⁵ Там же, л. 23.

⁶ Сибирь. 1884. № 27. С. 8

⁷ ГАИО. Ф. 31, оп. 3, д. 321, л. 27.

⁸ Цивилев Н.И. Историческое прошлое северобайкальских рыбных промыслов (1880–1916 гг.). Улан-Удэ, 1993. С. 7

⁹ Рекогносцировка озера Байкал в 1896 г. / сост. Ф.К. Дриженко. СПб., 1897. С. 236.

¹⁰ ГАИО. Ф. 31, оп. 3, д. 321, л. 92 об.

¹¹ Там же, л. 92.

¹² Сибирь. 1886. № 19. С.3.

¹³ Кириллов Поездка в Нижне-Ангарск Баргузинского округа на Байкале в 1885 г. // Известия ВСОИРГО. 1886. Т. 17. № 1. С. 82.

¹⁴ ГАИО. Ф. 31, оп. 3, д. 321, л. 31.

¹⁵ Там же, л. 35.

¹⁶ Там же, оп. 4, д. 9, л. 6.

¹⁷ Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX век. Новосибирск, 1991. С. 167.

¹⁸ ГАИО. Ф. 31, оп. 3, д. 337, л. 16.

¹⁹ Там же, д. 407, л.6.

²⁰ Там же, л. 86.

²¹ Там же, д. 340, л. 52.

²² Восточное обозрение. 1896. 12 янв. (№ 86). С. 1.

²³ ГАИО. Ф. 31, оп. 3, д. 340, лл. 21–69.

²⁴ Там же, д. 409, лл. 1–3.

²⁵ Там же, л. 6.

²⁶ Там же, оп. 2, д. 202, л. 23 об.

²⁷ Там же, оп. 1, д. 202, л. 24.

²⁸ Иркутские губернские ведомости. 1899. № 15. С. 10.