

Таким образом, были сформулированы пути и методы улучшения русско-монгольской торговли, предложены меры для удешевления русских товаров, особое место уделялось Восточной Сибири в деле развития русско-монгольских отношений.

С.В. ГУЗЕНКОВ

ДИНАМИКА ГРУЗО-ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПАРОХОДСТВАМИ ЛЕНО-ВИТИМСКОГО БАССЕЙНОВ В КОНЦЕ XIX–НАЧАЛЕ XX ВВ.

В конце XIX–начале XX вв. в навигационное время пароходы ходили по всему Лено-Витимскому бассейну. Наиболее освоенным, как и в предшествующие годы, были участки Витим–Бодайбо, Усть-Кут–Киренск, Усть-Кут–Якутск и Усть-Кут–Витим. Во многом это было связано с золотодобывающей промышленностью: разработанные по берегам Витима и Лены многочисленные золотые прииски испытывали потребность в самых разнообразных грузах.

Автор данной статьи видит свою задачу в том, чтобы опираясь, главным образом, на неопубликованные источники проследить динамику движения по ленским маршрутам как грузовых, так и пассажирских перевозок, выполненных пароходствами Ленно-Витимского бассейна в конце XIX–начале XX вв., попытаться определить роль известных пароходно-транспортных предприятий в этом процессе.

В 1917 г. караван паровых судов Ленно-Витимского бассейна состоял из 4339 пароходов и 4107 барж, принадлежащих 21 предприятию (Партии по исследованию Ленского бассейна в 1911–1918 гг. Иркутск, 1919. С. 37).

Пароходная компания Сибирякова и Базанова является составной частью «Компании промышленности» и «Прибрежно-Витимской компании» — известных предприятий по добыче золота в Сибири, в основном перевозила грузы своих учредителей. Только за три года (с 1901–1903 гг.) она доставила в Ленский горный округ 1 597 932 пуда груза. Грузоперевозки пароходно-транспортного предприятия в начале XX в. возрастали. С 1901 по 1903 г. они увеличились в 2,4 раза.

С 1904 г. «Ленвитпаро» начало перевозить вино, после того, как пароходство и акцизное управление подписали, по предложению последнего, договор. «Товарищество» брало на себя обязательство доставлять продукцию винокуренных заводов в направлении Киренск–Бодайбо и обратно. За период с 1904 по 30 июня 1907 гг. в Бодайбо поступило 299 946 ведер водки и вина (РГИА. Ф. 1418. Оп. 1. Д. 2886. Л. 12).

Составной частью работы пароходства являлись и пассажирские перевозки. В навигацию 1905 г. было перевезено 1448 человек. Основу пассажиропотока составляли приисковые рабочие.

Пароходы Н.Е. Глотова, наряду с почтовыми перевозками, доставляли в Лено-Витимский район немалое количество различных грузов. В конце XIX–начале XX вв. его флот ежегодно доставлял от 351,5 до 472,5 тыс. пудов груза. Основной грузопоток проходил по линии Витим — Бодайбо. Он составлял 250–300 тыс. пудов или 71% от общих грузоперевозок (ГАИО. Ф. 286. Оп. 1. Д. 13. Лл. 12–12 об).

Структура грузов была разнообразной. Ежегодно перевозили 100 тыс. пудов сена, что составляло 33–44% от общего объема поступивших тяжестей. В направлении Жигалово–Витим грузопоток составлял 100–120 тыс. пудов (28%). Определяющее место в грузопотоке занимал хлеб. Его удельный вес составлял 30% всех грузов. По участку Усть-Кут-Киренск в 1906 г. прошло 53 753 пудов грузов или 77,7% от общего годового грузопотока (691 046 пудов). Трасса Усть-Кут–Якутск значительно уступала другим трассам, занимая менее 1% грузов. В отдельные годы грузооборот увеличивался, например, в 1906 г., когда до г. Якутска перевезли 40 611 пудов груза (6% годового грузопотока). Ежегодно в Якутскую область поступало от 70 до 90 тыс. пудов разных товаров, а обратно 1,5–2,0 тыс. пудов. (Богдановский А.Е. Указ.соч. С. 258). Из г. Якутска привозили пушнину, мамонтовую кость, кожу, соль, масло. Определенная часть «якутских грузов» через Иркутскую губернию поступало в Центральную Россию.

В 1915 г. пароходы компании перевезли в Якутской области 469 пассажиров. По маршрутам Якутск–Вилуйск–Сунтар и Сунтар–Вилуйск–Якутск «проехало» 382 пассажира (81,4%), а от Якутска до Нелькана и обратно — 87 человек (18,6%) (ГАИО. Ф. 31. Оп. 1. Д. 666. Лл. 3–3 об).

По официальным данным «Товарищество Н.Н.К. Глотовы» в 1909–1912 гг. из Якутска в Вилуйск и обратно доставило 328 пудов почтовой корреспонденции, а из Якутска в Булун и обратно — 63 пуда почт. В 1915 г. в Нелькан прибыло почт — 77 пудов, а до Сунтара и обратно соответственно 38 и 36 пудов (Подсчитано по: ГАИО. Ф. 31. Оп. 1. Д. 666. Лл. 3–3 об).

Перевозки по Лене и Витиму в начале XX в. осуществляло пароходство «Лензото» (табл. 1) (Составлено по: РГИА. Ф. 1418. Оп. I. Д. 2887. Л. 33; Д. 2888. Лл. 209–211. Д. 2889. Лл. 338–339. Д. 2891. Лл. 316–318; Д. 2893. Лл. 333–334. Д. 2927. Лл. 185, 211).

Таблица 1

**Динамика пассажирских и грузовых перевозок пароходства
«Лензото» (1911–1916 гг.)**

Год	Пассажиров	Груза, пудов	Домашних животных, голов
1911	10 708	1 564 145	5 901
1912	15 287	1 211 268	4 877
1913	15 765	1 164 835	6 805
1914	–	15 944 235	–
1915	21 550	1 067 931	7 354
1916	13 856	1 658 000	7 365
<i>Итого</i>	77 166	8 863 020	32 302

Статистические данные говорят не только о стабильности пассажирских перевозок, но и свидетельствуют о возрастании их в отдельные годы. Пассажиропоток с 1911 по 1915 г. увеличился вдвое. Сокращение добычи золота, закрытие многих приисков в Ленском горном округе, обусловленными первой мировой войной, вызвало отток рабочих из приискового района. Кроме того, рабочие были мобилизованы в армию. Сокращение пассажирских перевозок (в 1916 г. на 35,7%) в этих условиях вполне закономерно.

Поток грузов то увеличивался, то сокращался. При благоприятных условиях навигации (имея ввиду не только природно-климатические особенности, состояние фарватера и т.д., но и работу флота) удавалось больше перевезти «тяжестей» к месту назначения. Простои судов (большей частью вынужденные) отрицательно сказывались на движении грузопотока. Так, в 1916 г. пароходство транспортировало грузов в 1,5 раз меньше, чем планировалось (2487 тыс. пудов) (То же. Д. 2927. Л. 211). В среднем же за шесть лет (с 1911 по 1916 гг.) «Парлензото» перевезло 1 477 170 пудов «тяжести» ежегодно. Большая часть ее предназначалась для приисков (81,3%). Находились и частные грузы. По приблизительным подсчетам их удельный вес составлял 18,7%.

Заметное место в структуре грузопотока занимали дрова и лесоматериалы. Потребность в них была исключительно высокой. Они широко использовались при строительстве шахт, штолен, различных хозяйственных и жилых помещений, служили главным отопительным средством. В 1915–1916 г. парходы «Лензото» перевезли 46 154 единицы различных лесных материалов и немало дров.

Статистические материалы позволяют определить маршруты движения грузов пароходства «Лензото». В 1915–1916 гг. с центральных пристаней компании было отправлено 1 409 464 пуда тяжестей. Выполненные расчеты показывают, что основные грузовые потоки следовали по маршруту Витим-Бодайбо — 61,5% грузов (867 086 пудов). Этот путь — магистральное направление. Бодайбо и Бодайбинский район, являясь центром золотодобывающей промышленности, предъявлял исключительно большой спрос на фабрично-заводскую продукцию и продукты сельского хозяйства.

Второй по значимости была трасса Жигалово-Бодайбо — 24% грузов (339 061 пуд). На направление Качуг — Бодайбо приходилось 8% потока тяжестей (112 546 пудов). С Витимской пристани на Мачинскую золотопромышленную резиденцию (находилась в границах Якутской области) в 1916 г. поступило 33 028 пудов клади (2,4% от общего количества перевезенных грузов). На маршруты Усть-Кут–Бодайбо, Киренск–Бодайбо, Якутск–Бодайбо приходилось в целом 4,1% грузовых потоков (57 743 пуда). В 1916 г. с центральных пристаней груза было отправлено 853 340 пудов или на 53,4% больше, чем в 1915 г. (556 124 пуда). (Подсчитано по: РГИА. Ф. 1418. Оп. 1. Д. 2927. Лл. 147–148).

Немало тяжестей перевозил и курсирующий между Витимом и Нерпинской золотопромышленной резиденцией пароход «Королонец» Я.Д. Фризера. В навигацию за несколько рейсов ему удалось доставить в разные места 200 тыс. пудов различных товаров и 10 тыс. пудов сена. По данным самого Я.Д. Фризера с 1904 по 1907 г. «Королонец» перевез в среднем 205 494 пуда тяжестей. Среди них преобладали мука, крупы, мясо, масло, сахар, соль, фурах, фабрично-заводская продукция, промышленные товары. Последних только с Жигаловской пристани весной 1911 г. было отправлено на Лену 60 тыс. пудов, т.е. почти 12% грузооборота пристани (Подсчитано по: ГАИО. Ф. 609. Оп. 1. Д. 32. Л. 99). Случалось, что «Королонец» перевозил и почтовую корреспонденцию, например, в навигацию 1914–1915 гг. из Витима до Бодайбо и обратно.

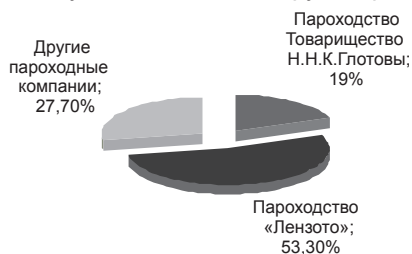
Судно верхоленских купцов Дмитриевых — пароход «Николай» (35 л.с.) ходил от Витима до Бодайбо. За навигацию ему удавалось также совершать 2–3 рейса до Усть-Кута. Ежегодный грузооборот составлял 300 тыс. пудов, на долю сена приходилось 25% (75 тыс. пудов). По другим данным «Николай» ежегодно доставлял в населенные пункты Приленского края различных грузов 250 тыс. пудов. Значительными были пассажирские перевозки. В навигацию пароход в конце XIX–начале XX вв. перевозил до 2 тыс. пассажиров — приисковых рабочих, жителей ленских селений (ГАИО. Ф. 770. Оп. 1. Д. 23. Л. 57).

«Николай» доставлял и «витимскую почту». В условиях осенней распутицы в навигацию 1914–1915 гг. он перевозил часть почты пароходства «Лензото» от Бодайбо до Витима и обратно.

Пароходство Якутского купца М.А. Кушнарера, курсируя в низовьях Лены, поскольку его владелец вел свои торговые операции в Якутской области в 1911–1913 гг. перевезло пароходом «Алексим Кушнарер» 107 001 пуда различного груза. Его большая часть — 39 603 пуда (37%) проследовала из Нелькана в Якутск, а в обратном направлении — 27 741 пуд (25,9%). По маршрутам Якутск–Сунтара прошло 24 613 пудов тяжестей (23%), Сунтара–Булун — 12 817 пудов (12% грузопотока), а по линии Булун–Якутск — 2227 пудов (2,1% грузовых перевозок). В 1915 г. «Алексим Кушнарер» доставил в Нелькан 20 тыс. пудов товара. В навигацию 1913 г. «Полярный» транспортировал из Якутска в Булун и обратно 56 088 пудов тяжестей. По информации представителей Кушнарерых их «Торговый дом Н-вч Кушнарера» в начале XX в. транспортировал в «разные мест» Праленского края на своих судах в навигацию до 100 тыс. пудов грузов (ГАИО. Ф. 770. Оп. 1. Д. 23. Л. 57).

Выполненные расчеты на основании статистических данных пароходных компаний показывают, что более половины грузовых перевозок в Лено-Витимском бассейне в начале XX в. выполнялось пароходством «Лензото» (53,3%). Второе место прочно удерживало «Товарищество Н.Н.К. Глотовы» (19%). На пароходство Дмитриевых приходилось 9,6% всех грузоперевозок, Торгового дома Громовой и Я.Д. Фризера соответ-

ственно 6,1% и 6,7%. Суда М.Д. Мишарина и А.И. Шарлаимова и Торгового дома Кушнарева осуществляли 5,3% грузоперевозок.



Грузоперевозки ленских пароходных компаний в начале XX в.

Итак, в конце XIX–начале XX вв. ленские пароходства выполняли достаточно большой объем пассажирских и грузовых перевозок, что прежде всего связано с работой золотых приисков в Лено-Витимском районе. Значительны были перевозки и грузов и пассажиров в сторону г. Якутска и Якутской области. Они способствовали активизации хозяйственной жизни в том числе и заселению северных территорий. Появилась возможность связать единой транспортной сетью населенные пункты и внутри самой Якутской области.

М.Д. КУШНАРЕВА

ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ С КОРЕННЫМИ НАРОДАМИ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В XIX в.

Государственная политика России в сфере торговли с коренными народами Восточной Сибири формировалась в Сибирском комитете.

В начале XIX в. в торговле с коренным населением Сибири существовали две системы: запретительная и свободная. В начале XIX в. прочные позиции занимала запретительная система, существование которой было выгодно для чиновников Полицейского Управления (РГИА, ф. 1264, оп. 1, д. 287, л. 8). За введение системы свободной торговли выступали купцы и промысловики Восточной Сибири.

Полиция представляла правительству доклады, в которых описывала, как купцы обманывали сибирских промысловиков, которые не могли себя защитить от произвола и притеснений частных людей. По мнению чиновников Полицейского Управления, при свободе торговли было невозможно вести учет поступления ясака, а так же ввоза в кочевья спиртных напитков (Там же, л. 8–9). Кроме того, Правительство при существовании системы свободной торговли опасалось, что продажа хлеба в долг коренному населению Сибири через казенные магазины станет не выгодной (Там же, л. 9).