

JEL classification: N73, N83, N93  
УДК 656.62(57)(091)  
DOI 10.17150/2308-2488.2024.25(1).7-40

**А.А. Распопина**

*Байкальский государственный университет,  
г. Иркутск, Российская Федерация*

## **Пароходство на Байкале: от первых идей к реализации замысла**

**Аннотация.** В статье рассматривается становление пароходного сообщения на оз. Байкал. На основе корпуса источников из фондов Российского государственного исторического архива и Российского архива военно-морского флота детально исследуется процесс учреждения пароходства на Байкале. Предпринимается попытка проследить взаимосвязь между расформированием Иркутского адмиралтейства и дарованием привилегии на открытие пароходных рейсов по сибирским рекам богатейшему сибирскому золотопромышленнику Н.Ф. Мясникову, прошение которого хотя было далеко не первым, но учитывая стечение обстоятельств, оказалось поданным очень своевременно. Предложения о возможности начать рейсы через Байкал на пароходах поступали неоднократно еще в 1820-х гг. и, хотя высказывались они морскими офицерами, служившими на тот момент на Байкале и видевшими преимущества использования паровых судов, все их идеи признавались государством преждевременными. В первую очередь это было связано с теми затратами, которые придется взять на себя государству, если будет принято решение о необходимости организации пароходных рейсов через Байкал. Просьба Н.Ф. Мясникова о даровании привилегии на пароходное сообщение по сибирским рекам получила значительное сочувствие в высших эшелонах власти, и весьма быстро по ней было принято положительное решение. Архивный материал, содержащий переписку между Главным управлением Восточной Сибири и Главным управлением путей сообщения и публичных зданий, по-

зволил проследить, как шел процесс реализации замысла Н.Ф. Мясникова, с какими трудностями предпринимателю пришлось столкнуться во время строительства пароходов и открытия постоянных пароходных рейсов через Байкал. Лишь наличие солидного капитала могло позволить первым владельцам пароходных компаний осуществлять задуманное не разорившись, учитывая, что доходы от пароходства, как правило, незначительно превышали расходы на его содержание.

**Ключевые слова.** Пароходство, оз. Байкал, купечество, Сибирь, Иркутское адмиралтейство, Н.Ф. Мясников, привилегии.

**Информация о статье.** Дата поступления 13 февраля 2024 г.; дата принятия к печати 20 марта 2024 г.; дата онлайн-размещения 28 марта 2024 г.

**A.A. Raspopina**

*Baikal State University,  
Irkutsk, the Russian Federation*

## **Shipping Company on the Lake Baikal: From the First Idea to the Implementation of the Plan**

**Abstract.** The article discusses the formation of steamship communication on the lake. Baikal. Based on a corpus of sources from the collections of the Russian State Historical Archive and the Russian Navy Archive, the process of establishing a shipping company on Lake Baikal is studied in detail. An attempt is made to trace the relationship between the dissolution of the Irkutsk Admiralty and the granting of the privilege to open steamship routes along the Siberian rivers to the richest Siberian gold miner N.F. Myasnikov, whose petition, although it was far from the first, but given the confluence of circumstances, turned out to be submitted very timely. Proposals about the possibility of starting voyages through Baikal on steamships were received repeatedly back in the 1820s. and, although they were expressed by naval officers who were serving on Lake Baikal at that time and who saw

the advantages of using steam ships, all their ideas were recognized by the state as premature. First of all, this was due to the costs that the state would have to bear if a decision was made on the need to organize steamship routes through Baikal. Request from N.F. Myasnikova's proposal to grant the privilege of steamship communication on the Siberian rivers received considerable sympathy in the highest echelons of power, and a positive decision was made on it very quickly. Archival material containing correspondence between the Main Directorate of Eastern Siberia and the Main Directorate of Communications and Public Buildings made it possible to trace how the process of implementing N.F. Myasnikov's plan went, what difficulties the entrepreneur had to face during the construction of steamships and the opening of permanent steamship routes across Baikal. Only the presence of solid capital could allow the first owners of shipping companies to carry out their plans without going bankrupt, given that the income from the shipping company, as a rule, did not significantly exceed the costs of its maintenance.

**Keywords.** Shipping Company, lake Baikal, merchants, Siberia, Irkutsk Admiralty, N.F. Myasnikov, privileges.

**Article info.** Received February 13, 2024; accepted March 20, 2024; available online March 28, 2024.

В XIX в. на смену парусному судоходству постепенно приходило паровое. Начиналась эпоха паровых машин, но от изобретения парового двигателя до повсеместного использования новых механизмов прошло не одно десятилетие. При слабом развитии дорожной сети в Сибири, полноводные и протяженные сибирские реки, по которым могли пойти пароходы, привлекали внимание предпринимателей, особенно золотопромышленников, видевших в использовании пароходов новый источник прибыли. Отдельное внимание, в этой связи, по ряду причин занимает озеро Байкал. Отсутствие удобной и надежной дороги вокруг Байкала создавало серьезные трудности в транспортном отношении, вынуждая местные и централь-

ные власти время от времени вновь пытаться решить вопрос поддержания регулярного сообщения между берегами озера-моря и по возможности с наименьшими для себя затратами. Так на Байкале появились суда с гребными колесами, дымовыми трубами и некоторое время еще используемым парусным вооружением. Со временем силуэты пароходов на Байкале стали столь же привычны для обывателей как ранее байкальские парусные суда — от рыбацких дощаников до стройных двухмачтовых транспортов Иркутского адмиралтейства, относившегося к военно-морскому ведомству России.

В первой четверти XIX в. предложения о замене байкальских парусных судов паровыми были единичны и в Сибири их в основном высказывали приезжавшие из европейской России, где о пароходах не только слышали, но могли видеть в действии. Одно из первых таких предложений поступило в Министерство путей сообщения в начале 1823 г. от частного лица — инженер-полковника Козена. В то время подобная идея казалась слишком смелой и преждевременной, не найдя поддержки даже на местном уровне. Ни бывший в то время начальником Иркутского адмиралтейства капитан-лейтенант А.С. Вальмонт, ни «совет, составленный из трех байкальских штурманских помощников, не поддержали это предложение, не видя в нем особой необходимости»<sup>1</sup>.

Но существовали и иные точки зрения. Заинтересованность в устройстве пароходных рейсов активно проявляли некоторые морские офицеры, состоявшие в разное время в должности начальников Иркутского адмиралтейства — Л.А. Гагемейстер, П.С. Лутковский, В.И. Штейнгейль. Последний писал: «Использование пароходов откроет новую эпоху в сообщении с Забайкальским краем и повлечет за собой неисчис-

<sup>1</sup> Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 1.

лимые выгоды в коммерческом отношении... теперь же, их еще не понимают, или не хотят понимать» [1, с. 221]. Будучи решительным сторонником заведения на Байкале пароходов, лейтенант П.С. Лутковский, возглавивший в 1824 г. Иркутское адмиралтейство, немедленно обратился к генерал-губернатору Восточной Сибири, сообщив ему о «не основательном решении дела о пароходах и о возможности ввести оные в употребление на Байкале»<sup>2</sup>. По его словам, «местное купечество, осуществляя судоходство по озеру-морю, и перевоза некоторое количество казенных грузов, а также товаров, поступавших благодаря кяхтинской торговле, не имело нужды жертвовать издержками для заведения пароходства»<sup>3</sup>.

В то время, когда П.С. Лутковский предлагал свой проект использования пароходов на Байкале, в Европейской России идея организации пароходного сообщения по рекам занимала умы многих предприимчивых людей, но пароходство в России еще пока не получило широкого распространения, воспринимаясь как что-то непривычное. Общее количество новых диковинных тогда паровых судов в стране составляло всего несколько единиц.

Примечательно, что все эти предложения высказывались всего через десять лет после того, как первый построенный американским инженером Р. Фултоном пароход, получивший название «Клермонт», был спущен на воду и стал совершать регулярные пассажирские рейсы между Нью-Йорком и Олбани. Возможно, Лутковский видел в действии паровые суда Чарльза Берда в Санкт-Петербурге, которые еще с 1815 г. начали совершать регулярные рейсы из Петербурга в Кронштадт и имел возможность убедиться в их эффективности. Именно к этому времени относят появление в России пароходов, которые первоначально

<sup>2</sup> РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 1 об.

<sup>3</sup> Там же. Л. 2 об.

называли «стимботами», что означало «паровой корабль» и только с легкой руки П.И. Рикорда появляется русский термин «пароход». Первое такое судно на своем заводе выстроил Чарльз Берд. В большинстве источников это паровое судно называют «Елизавета», но ряд исследователей считает, что названия у него не было. Известно, что на пароходе Ч. Берда совершил путешествие из Петербурга в Кронштадт даже Александр Сергеевич Пушкин [2].

Чарльз Берд смог получить привилегию на строительство и эксплуатацию пароходов в России, имевшую силу до 1843 г., но в результате она стала сдерживающим фактором развития нового вида водного транспорта. Если возникала необходимость установить пароходное движение на каких-либо водных путях, то требовалось сделать «особые изъятия из привилегии» Берда. Ее можно назвать и основным препятствием, усложнившим создание в 1823 г. буксирного пароходства на Днепре, вероятно, такая же ситуация сложилась и с пароходством на Байкале.

Несмотря на очевидную пользу, которую могла принести организация пароходного сообщения по Байкалу, кораблестроительный департамент не поддерживал предложений, высказанных начальником Иркутского адмиралтейства. По этому поводу с Петербургом началась переписка и 22 декабря 1828 г. из департамента кораблестроения П.С. Лутковскому сообщили, что «сколь ни полезно было бы заведение на Байкале пароходов, но польза от них в большей степени касается до гражданского ведомства, то и следует оному испросить на заведение судов Высочайшего соизволения, тогда уже и Морское министерство займется распоряжением о заведении оных»<sup>4</sup>.

Вновь о возможных пароходных рейсах по Байкалу заговорили только через несколько лет, в то самое время, когда командированный из Петербурга капи-

<sup>4</sup> РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 175. Л. 17.

тан-лейтенант Васильев проводил инспекторскую проверку Иркутского адмиралтейства, а в столице обсуждался вопрос о возможности расформировании этого учреждения. По мнению Васильева, наибольшую выгоду для казны принесет «передача перевоза через Байкал в частные руки, что обойдется не дороже 10 000 руб. в год, тогда как за последние пять лет на содержание адмиралтейства и команды ушло 201 841 руб., ссыльных же за этот период перевезено всего 1 639 человек»<sup>5</sup>.

Адмиралтейство в Иркутске все-таки упразднили и с начала 1840-х гг. судоходство по оз. Байкал, рр. Ангара и Селенге полностью перешло в частные руки. Для решения вопроса о грузоперевозках, имеющих государственное значение, указом от 28 мая 1840 г. было утверждено распоряжение генерал-губернатора Восточной Сибири «о найме частных судов для перевозки в Забайкальский край арестантов и чиновников, следующих туда по делам службы»<sup>6</sup>.

В середине XIX в. путешествие из Иркутска за Байкал не всегда было легким и безопасным. Его можно было совершить не только водным путем, но и по сухопутной Кругоморской дороге, направление которой сильно отличалось от современной автомобильной трассы, проходящей вокруг южной оконечности Байкала. В то время Кругоморскую дорогу едва ли можно было назвать удобной для круглогодичного движения по ней. Поэтому не удивительно, что у предприимчивого купечества, занимавшегося не только торговлей, но и золотопромышленностью, винокурением, вскоре возник интерес к новому виду водного транспорта — пароходам, на которых можно сравнительно быстро и гораздо безопаснее, чем на парусных судах, перевозить через Байкал грузы, что могло принести значительный доход.

<sup>5</sup> РГА ВМФ. Ф. 158. Оп. 1. Д. 1251. Л. 28.

<sup>6</sup> Полн. собр. законов Российской империи. 1840 г. Т. 15. Отд. 1. СПб, 1841. С. 354.

В июне 1838 г. ростовский купец первой гильдии, сибирский золотопромышленник, крупнейший винный откупщик Никита Федорович Мясников подал министру финансов графу Е.Г. Канкрину прошение о предоставлении ему привилегии для организации буксирного пароходства на рр. Иртыше, Оби, Енисее, Лене и их притоках, а также на Байкале [3, с. 98]. Никита Федорович хоть и числился ростовским купцом, но в 1830-х гг. обосновался в г. Красноярске, где выстроил для своей семьи дом — настоящий дворец, обставленный великолепной мебелью. Удачные вложения в освоение золотых приисков и доходы от винокурения позволили Н.Ф. Мясникову значительно приумножить свою долю капитала, полученного в наследство от отца. И он принял решение рискнуть, занявшись грузо- и пассажироперевозками по сибирским рекам на диковинных тогда пароходах. В связи с тем, что Мясников «испрашивал» разрешение открыть пароходное движение в Сибирском крае, а не в Европейской России (на которую распространялась привилегия Ч. Берда), и это в некотором смысле совпадало с интересами государства к путям сообщения в этом обширном крае, появлялась надежда на благоприятный исход дела.

В выписке из журнала Совета министра финансов (на заседаниях которого рассматривались наиболее важные вопросы деятельности министерства) сохранилась запись о слушании 12 ноября 1838 г. записки «о привилегии на пароходство по рекам Сибирского края», которая поступила в департамент мануфактур и внутренней торговли еще в сентябре 1838 г. В заседании, помимо собственно членов Совета, участвовали специалисты и из других государственных структур. Так, от Главного управления путями сообщения присутствовал Корпуса инженеров путей сообщения генерал-лейтенант Морис Гугович Дестрем, от Министерства внутренних дел — действительный стат-



ский советник Алексей Львович Величко. В результате участники совещания пришли к решению, что паровое сообщение «как усовершенствованный способ перевозки по рекам» необходимо в том случае, если «общая польза того требует». Этот новый способ перевозки «земледельческих продуктов и мануфактурных изделий будет иметь благотворное влияние на развитие торговых оборотов и народной промышленности, если предполагаемые способы перевозки будут выгоднейшими»<sup>7</sup>, принимая во внимание возможные издержки и время доставки грузов, в сравнении с остальными способами доставки. В противном случае это принесет предпринимателю лишь потерю громадного капитала, разорение, и может охладить пыл остальных. В этой связи, Н.Ф. Мясникову рекомендовали воспользоваться методами физико-математических наук и решить задачу о том, насколько выгодна организация пароходства по сибирским рекам и во что обойдутся все издержки, если «известны глубина и скорость реки, ценность топлива и всех перевозимых грузов». Результатом заседания стал целый список вопросов, адресованный Н.Ф. Мясникову, ответы на которые были очень желательны и могли повлиять на решение о привилегии. Он включал в себя следующие пункты:

«а) Во сколько обходится ныне перевозка как сухопутная, так и на судах, данной тяжести на данное расстояние?

б) Во сколько дней в среднем производится сказанная перевозка?

с) Да какого веса простираются перевозимые грузы?

д) Можно ли надеяться на увеличение этих грузов, если перевозка делается дешевле и произведена будет в кратчайшее время, на чем основана эта надежда?

<sup>7</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 18. Оп. 5. Д. 1469. Л. 18.

е) С какой осадкой в воде можно будет ходить по различным сибирским рекам, если завести на оных пароходы и в какое именно время?

ф) Какие суда ныне употребляются для перевозки, каких они размеров и сколько поднимают груза.

г) Какой силы и какой конструкции будут предполагаемые пароходы?

h) С какой скоростью вверх по течению и при какой скорости воды по рекам, будут двигаться пароходы и сколько за собой потащат груза и в каких именно судах.

и) В течении скольких лет намерен Мясников завести пароходы на наименованных в его прошении Сибирских реках и озере Байкал?»<sup>8</sup>.

Таким образом, Н.Ф. Мясникову хотя и не отказывали в выдаче привилегии, но в качестве обязательного условия требовали предоставления им подробнейших ответов на заданные вопросы. Дополнительно запрашивались мнения представителей местного сибирского начальства о пользе пароходного сообщения для сибирского края. Журнал заседания был передан в Министерство финансов, ознакомившись с которым министр финансов 15 ноября 1838 г. начертал следующую резолюцию: «требовать сии сведения от Мясникова было бы тоже, что и отказать в его просьбе, ибо он их доставить не может, между тем как пароходство на Байкале чрезвычайно желательно; а потому требовать мнений гг. генерал-губернаторов о пользе сего пароходства, об ограничениях привилегий и заключении их вообще, и по получении оных дать сему делу надлежащие окончание. Впрочем, примечается, что хотя правительство имеет попечение, чтобы напрасно не были употреблены частные капиталы, — но если сию предосторожность распространить слишком далеко, то уничтожатся и самые предприятия, кои нередко через неудачу достигают своей цели»<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> РГИА. Ф.18. Оп. 5. Д. 1469. Л. 19 об.

<sup>9</sup> Там же. Л. 20.

Тогда же, в ноябре 1838 г., министр финансов запросил мнения генерал-губернаторов Западной и Восточной Сибири относительно возможной организации пароходного сообщения на сибирских реках. Примечательно, что наибольшую заинтересованность в этом вопросе проявил генерал-губернатор Восточной Сибири — В.Я. Руперт. Иной позиции придерживался бывший в то время генерал-губернатор Западной Сибири П.Д. Горчаков, который считал, что развитие парового судоходства «сосредоточит доходы в руках одного частного лица, отнимет у гужевого транспорта грузы и около 1,5 млн. руб., зарабатываемых населением и поступающих, в конечном счете, в казну» [3, с. 98].

Несмотря на такое разногласие во мнениях, правительство все же благосклонно отнеслось к проекту предприимчивого купца, что, вероятно, как нельзя кстати совпадало с желанием самого правительства осторожно содействовать улучшению постоянного сообщения с восточными окраинами империи и являлось необходимым как в торговом, так и в стратегическом отношении. Россия стремилась прочно утвердиться на своих восточных рубежах, но старалась осуществлять это, не привлекая внимания иностранных государств. Но, не имея надежного транспортного сообщения с восточными окраинами империи, сделать это было затруднительно. Вероятно, прошение Мясникова о привилегии на установление пароходных рейсов на реках Сибири перекликалось с интересами правительства в этом крае. Из-за отсутствия удобной дороги вокруг южной оконечности Байкала, наличие постоянного пароходного сообщения через озеро-море, которое предлагал организовать на свои средства сибирский золотопромышленник, представляло несомненную пользу не только для Сибирского края, но и для страны в целом, гарантируя регулярную доставку казенных грузов различного назначения.

Интересен тот факт, что Н.Ф. Мясников задумался о возможности открытия пароходных рейсов по сибирским рекам и Байкалу и написал прошение на имя министра финансов в то время, когда адмиралтейские суда еще ходили по Байкалу, а решение о расформировании Иркутского адмиралтейства еще не было принято. Между получением привилегии и упразднением байкальской казенной флотилии — всего несколько месяцев. Только в октябре 1839 г. Николаем I был подписан указ о расформировании Иркутского адмиралтейства «по ненадобности в оном», а в декабре того же года Мясников уже стал счастливым обладателем заветной привилегии. Но пароходство, обещавшее по его замыслу значительные выгоды, скорее поставило его на грань разорения, так и не окупив вложенные в него средства.

В 1838–1839 гг. в Петербурге размышляли над решением вопроса о поддержании постоянного сообщения между байкальскими берегами, которое тогда осуществлялось военными судами Иркутского адмиралтейства и обходилось слишком дорого. В это время поступило прошение от состоятельного сибирского золотопромышленника, которое оказалось очень кстати. Весьма вероятно, что появление прошения могло повлиять на принятие окончательного решения в вопросе о дальнейшей судьбе Иркутского адмиралтейства.

В результате, только ликвидировав байкальскую военную парусную флотилию, была выдана привилегия частному лицу на организацию регулярных пароходных рейсов по Байкалу. Предложение Мясникова оказалось для государства несомненно выгодным: содержание Адмиралтейства, штата служащих и морской команды обходилось слишком дорого, нанимать ежегодно частные дощаники для перевозки казенных грузов через Байкал не всегда удобно, тогда как сибирский золотопромышленник собирался, вложив

собственный капитал, обеспечить бесперебойное сообщение через озеро-море. Такое решение сложного вопроса становилось как нельзя удачным.

Практически сразу после получения в столице ответов от генерал-губернаторов, состоялось принятие окончательного решения. Очередное слушание дела о привилегии на учреждение пароходства проходило уже в Государственном Совете, а 8 декабря 1839 г. Высочайшим Указом Никите Федоровичу Мясникову была дарована 10-летняя привилегия на учреждение парового судоходства на сибирских водных путях. Предприятие признавалось необходимым «для столь обширного по протяжению своему и столь полезного по богатству» края. В течении трех лет Мясников обязывался учредить пароходство на Байкале и по рекам: Обь, Томь, Тура, Тобол, Иртыш, Енисей, Лена. Но начать пароходное движение в отведенный для этого привилегией трехлетний срок на перечисленных водных артериях у коммерции советника Н.Ф. Мясникова в силу объективных причин не получилось.

30 октября 1843 г. из Главного управления путей сообщения и публичных зданий было отправлено письмо на имя генерал-губернатора Восточной Сибири генерал-лейтенанта В.Я. Руперта, в котором содержалась просьба предоставить сведения о том, как движутся работы по организации пароходства Н.Ф. Мясниковым и не «встретилось ли каких-либо препятствий». Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями генерал-адъютант граф Клейнмихель интересовался: между какими именно населенными пунктами Мясников планировал начать пароходное движение. Генерал-губернатор Восточной Сибири В.Я. Руперт, несколько лет назад поддерживавший инициативу Мясникова, получив из столицы письмо, 14 декабря 1843 г. вызвал к себе чиновника особых поручений при Главном управлении Восточной Сибири — К.Я. Дарагана, которому поручил со-

брать все необходимые сведения. Через месяц на стол генерал-губернатору лег подробный рапорт, в котором сообщалось обо всех действиях, предпринятых коммерции-советником Н.Ф. Мясниковым к январю 1843 г. К рапорту был приложен чертеж 32-х сильного парохода со всеми «размерениями».

На основании дарованной императором Николаем I привилегии, Мясников предполагал выстроить для Байкала два парохода мощностью в 32 и в 50 сил и два транспортных судна. Для строительства судов было выбрано место на р. Ангаре, возле деревни Грудинино в 19 верстах выше по течению от Иркутска и в 42 верстах от Байкала. Машины для пароходов заказали в Санкт-Петербурге: 32-сильную изготовили на заводе «великобританского подданного Ишервуда, а машину в 50 сил — на заводе Берда»<sup>10</sup>.

Практически во всех публикациях о строительстве пароходов Мясниковым у деревни Грудинино сообщается имя мастера — Никита Михайлович Батурин. Эти же сведения содержатся и в записях байкальского краеведа И.И. Веселова, отложившихся в его личном фонде в Государственном архиве Иркутской области. Веселов писал следующее: «оба парохода выстроены в одно лето опытным мастером — Никитой Михайловичем Батуриным (пришлым из Архангельской губернии), но машины не соответствовали назначению буксирных пароходов. Зато для пассажиров, хотя и без особого комфорта, были устроены отдельные каюты, буфет и другие необходимые приспособления»<sup>11</sup>. Эти фразы «кочуют» по большинству материалов о создании байкальского пароходства. В документах Российского государственного исторического архива удалось обнаружить несколько иные данные о судостроителях и о сроках строительства первых пароходов для Бай-

<sup>10</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 4 об.

<sup>11</sup> Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. Р-2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 38.

кала. Они содержатся в рапорте уже упомянутого чиновника особых поручений Козьмы Яковлевича Дарагана, составленном им в январе 1844 г.

Чиновник сообщал, что Мясников «законтрактовал в Петербурге для постройки пароходов и судов корабельного мастера великобританского подданного Ливингстона, а для установки и управления машинами механика Ишервуда, сына заводчика»<sup>12</sup>. Вероятно Н.М. Батулин тоже трудился на верфи, но не возглавлял строительство, что может объяснить отсутствие сведений о нем в рапорте Дарагана. Кроме того, пароходы закладывались не одновременно, первым был заложен пароход, на который предполагалось установить 32-сильную паровую машину. Его строительством руководил Ливингстон, прибывший в Сибирь из Петербурга в конце 1842 г. Паровые машины предполагалось доставить зимой по санной дороге, но зима 1842–1843 гг. выдалась бесснежной и тогда, тяжелую машину решено было отправить из Петербурга «водным путем до Казани, а оттуда [она] сухим летним путем привезена к месту постройки парохода уже в начале ноября месяца»<sup>13</sup>. С наступлением холодов машину установить не успели, кроме того, оказалось, что в процессе транспортировки на расстояние более 6 000 верст, машина получила повреждения, которые необходимо было устранить и это отняло значительное количество времени.

Дараган упоминал в отчете, что 15 сентября 1843 г. будущий 32-сильный пароход спустили на воду и сразу же заложили второй пароход, который планировали построить в течение лета 1844 г. Таким образом, оба парохода уже не могли быть построены в одно лето, как сообщается во всей литературе о начале пароходства по Байкалу. Весной 1843 г. из Санкт-Петербурга водным путем до Перми была отправлена вторая ма-

<sup>12</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 4 об.

<sup>13</sup> Там же. Л. 5.



пина в 50 сил, рассчитывали, что она прибудет на место по зимнику к концу февраля и возможно с началом навигации пароходы можно будет вывести на Байкал.

Мясников собирался использовать оба парохода для перевозки грузов только по Байкалу. Хотя первоначально он «испрашивал» привилегию и для пароходства по р. Ангаре, но позже, вероятно, несколько изменил свое мнение, посчитав Ангару недостаточно удобной для пароходства. Пока сложно сказать, что заставило его передумать: личные впечатления или рассказы тех, кто спускался или поднимался по Ангаре. Но в начале 1843 г. он был абсолютно уверен, что «вытекающая из Байкала р. Ангара не представляет возможности плавания по ней пароходов даже до Иркутска, на расстоянии в 60 верст, по причине мелководья реки в некоторых местах, которые будут совершенным препятствием свободному ходу парохода с грузом»<sup>14</sup>.

Предполагалось, что основными грузами, перевозимыми через Байкал, будут товары, поступающие от торговли с Китаем через Кяхту (в первую очередь — чай), а также казенное вино, соль и партии арестантов. В то же время считалось, что для двух пароходов и двух транспортных судов, построенных Мясниковым для буксирования пароходами или самостоятельного перехода через Байкал, грузов может оказаться недостаточно.

Сроки, отведенные привилегией, истекали, а Н.Ф. Мясников не успевал подготовить пароходы к работе. Тем не менее, местное начальство весьма благосклонно относилось к предпринимателю, понимая, что только серьезные препятствия помешали тому вовремя начать рейсы. Выгоды, которое должно было принести пароходное сообщение для края, были неоспоримы. К.Я. Дараган писал: «Никто не встретит тех препятствий, какие существовали до сего при пе-

<sup>14</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 5 об.



реправе летом через Байкал, когда достаточно было сильного противного ветра, чтобы оставаться на берегу по неделе и более времени в ожидании попутного ветра, или же еще больше того времени быть носимому по произволу волн на Байкале при одной бурной погоде»<sup>15</sup>. К.Я. Дараган, прекрасно понимая, насколько затратно предприятие Мясникова и что сибирский золотопромышленник не сразу сможет окупить свои расходы, тогда как только на учреждение пароходства потрачено «не менее 600 000 тыс. руб. ассигнациями, не говоря уже о расходах, какие ежегодно должны быть производимы на содержание конторы пароходства, жалование Мясникову, корабельному мастеру, шкиперам и матросам, а равно на неизбежный ежегодный ремонт самих пароходов»<sup>16</sup>. Расходы, которые ложились на предпринимателя казались баснословными и позволить себе так тратиться могли только очень состоятельные представители купечества.

Род Мясниковых как раз и относился к одному из самых состоятельных купеческих родов. Сам Н.Ф. Мясников — первогильдейский купец, которому принадлежали 44 золотых прииска в енисейской тайге. Вместе с братом Николаем он владел Илецко-Иковским винокуренным заводом, у него было несколько мельниц, пильни (пилорамы). Именно золотопромышленность позволила Никите Федоровичу стать баснословно богатым. Вложения в диковинное тогда пароходство, по мнению Мясникова, должны были в будущем окупиться сторицей, еще больше приумножив капитал. Но, он просчитался и, вложив значительную сумму в строительство пароходов, поставил под угрозу весь свой капитал. Учитывая, что привилегия, выданная ему, распространялась на Западную и Восточную Сибирь, он, вероятно, рассчитывал, что дела его будут идти не менее успешно чем у Ч. Берда, тем

<sup>15</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 6.

<sup>16</sup> Там же. Л. 7.

более, что привилегия не предполагала наличия конкуренции, а наоборот, создавала идеальные условия. И если у Ч. Берда получилось наладить пароходное сообщение между Кронштадтом и Санкт-Петербургом, то несомненно получится и у Мясникова в Сибири. Но везение предпринимателя закончилось на этапе получения привилегии. В дальнейшем ему пришлось претерпеть множество злоключений, прежде чем его первые пароходы смогли начать свои рейсы по Байкалу, что же до остальных рек, перечисленных в тексте привилегии, то ему пришлось отказаться от столь грандиозного замысла, уступив привилегию на устройство пароходств на большей части рек другим предпринимателям.

О спуске на воду первого Мясниковского парохода стало известно в столице России. Так, в № 239 «Русско-го инвалида» за 1844 г. напечатали известие из Иркутска об этом событии. В октябре того же года на имя генерал-губернатора Восточной Сибири вновь было отправлено письмо из Главного управления путей сообщения и публичных зданий с просьбой «уведомить о состоянии Байкальского пароходства в нынешнем году». В ответном письме в столицу В.Я. Руперт писал, что учредитель пароходства, к сожалению, не смог в установленный привилегией срок начать рейсовое пароходство в результате причин, от него не зависящих, и мало того, понес существенные убытки. Предполагая организовать пароходное движение в Восточной Сибири, Мясников заказал машины для своих пароходов на лучших заводах Ишервуда и Берда. Для того, чтобы проследить за правильностью установки машины, заводчик Ишервуд отправил в Иркутск своего сына, который был механиком. Руперт писал главному-управляющему путями сообщения, что сын Ишервуда «оказался весьма мало сведущим [в механике], а при том нетрезвого поведения»<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 21.

Заказ на заводе Ишервуда выполнили раньше, чем на заводе Берда и паровую машину мощностью в 32 силы доставили из Петербурга в Иркутск, но когда начали распаковывать доставленный груз, то оказалось, что, во-первых, многие мелкие детали в дороге получили серьезные повреждение, а во-вторых, обнаружилось, что машина недоукомплектована. Сообщая о злоключениях Мясникова, Руперт писал: «Кроме того, при следовании транспорта с машиной в 32 силы в пути была сломана фундаментальная чугунная доска, весом более 70 пуд. и механик Ишервуд объявил, что необходимо отлить новую такую же доску»<sup>18</sup>. Ближайшим заводом, где можно было отлить такую деталь оказался завод в Екатеринбурге, но эту чугунную «доску» еще необходимо было вести до Иркутска 3 500 верст. Мясникова уверили, что все можно исправить и это не представляет особых проблем, необходимо только выделить на отливку всего 4 000 р., а также деньги на путевые издержки, и с началом навигации пароход будет ходить по Байкалу. Недостатка в деньгах у Мясникова еще не было, поэтому получив требуемую сумму, Ишервуд отправился в Екатеринбург. Но время шло, а никаких известий от механика Ишервуда не поступало. Прожив больше месяца в Екатеринбурге, истратив все деньги и так и не приступив к выполнению поручения, Ишервуд сообщил, что до мая месяца заводы работать не будут, поэтому он считает необходимым вернуться в Иркутск. Он заверил Мясникова, что сломанную доску вполне можно использовать и отливать новую вовсе не обязательно.

Паровую машину все-таки смогли установить на пароход, совершить пробный рейс до Иркутска, а затем вывести пароход на Байкал и испытать, но оказалось, что машина вместо обещанных 32 сил едва достигает 20. Н.Ф. Мясников назвал свой первый пароход с Высочайшего соизволения «Император Нико-

<sup>18</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 21об.

лай I» — в честь императора, даровавшего Мясникову привилегию. Сведения о первом байкальском пароходе сохранились на страницах иркутской летописи Пежемского и Кротова: «26 июня 1844 г., в 8 часов вечера, в Иркутск прибыл первый пароход — “Император Николай I” ... остановился против казенной аптеки, позволяли входить на него и посмотреть его устройство». На следующий день пароход с генерал-губернатором Рупертом на борту, гражданским губернатором Пятницким, а также приглашенными с семействами отправился в Вознесенский монастырь. 29 июня в 8 утра пароход вернулся обратно, он «пошел вверх по Ангаре при действии своей машины и парусов, остановился ненадолго повыше Триумфальных ворот, а в четвертом часу ушел к Байкалу» [4, с. 279].

Так, в 1844 г. первый пароход Н.Ф. Мясникова начал совершать рейсы по оз. Байкал. Но первая навигация оказалась не слишком удачной, с июня по октябрь пароход «Император Николай I» смог выполнить только 8 рейсов, большую часть времени находясь на ремонте, когда снова и снова пытались починить паровую машину, чтобы она смогла работать уже в полную силу. За восемь рейсов удалось заработать только 1 400 р., было перевезено всего 120 пассажиров и на буксируемом карбасе — несколько экипажей, принадлежавших пассажирам, причем плата пока устанавливалась только приблизительная<sup>19</sup>. Купеческие товары в 1844 г. вообще не перевозились. Во-первых, присутствовало справедливое опасение к новому виду транспорта и, хотя на пароходе Мясникова была привычная мачта и паруса, купцы предпочитали не рисковать, доверяя свой товар проверенным временем байкальским дощаникам. Постоянные поломки, которые происходили с машиной парохода и практически непрерывный ремонт еще больше укрепили в населении «недоверчивость» к новому виду транспор-

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 25об.

та. Во-вторых, байкальские судовладельцы очень не хотели упускать выгодные перевозки и «распускали опасные толки о пароходах». Таким образом, говорить о пароходстве как о прибыльном деле едва ли в то время было возможно. В.Я. Руперт писал, что «только Мясников, при огромном своем состоянии, может выдержать подобного рода неудачи. Первоначально предполагалось, что все учреждение пароходства на Байкале будет стоить Мясникову не более 600 тыс. руб. ассигнациями, но нынче по опыту видно, что и этого огромного капитала будет не достаточно»<sup>20</sup>.

В то время, когда «Николай I» развел пары и вышел в Байкал-море, несмотря на медлительность хода из-за неожиданно малой мощности машины и постоянные проводимые для устранения неисправностей ремонтные работы, Мясников не оставлял надежды начать регулярные пароходные рейсы по Байкалу. Он перевел от с. Груденино к пристани в с. Лиственичном транспортные суда и свой второй пароход, на который предполагалось установить более мощную машину — в 50 сил. Таким образом, окончательная отделка судов завершалась в Лиственичном, здесь же планировалось устанавливать 50-сильную паровую машину. Желая все-таки привести в рабочее состояние паровую машину парохода «Николай I», Мясников заказал на заводе Берда все необходимые для ремонта запасные части, которые доставили в Иркутск очень быстро, но не настолько, чтобы пароход мог быть отремонтирован раньше августа 1845 г.

Хотя второй пароход — «Наследник Цесаревич» — еще не был полностью готов к выходу в море, Н.Ф. Мясников напечатал предварительное объявление от конторы пароходства на Байкале, в котором информировал о скором начале работы еще одного более мощного парохода. Предполагалось, что рейсы через Байкал будут совершать не только пароходы, но

<sup>20</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 23.

и два специально построенных транспортных судна, прочной конструкции с парусным вооружением. В случае необходимости (сильных ветров или шторма) пароход может взять их на буксир, в связи с чем, пересечение Байкала никакой опасности не представляет. Оформлением грузоперевозок занимался управляющий пароходством — надворный советник Иван Иванович Белянкин, контора которого находилась в Лиственичном. О расписании рейсов и ценах на перевозку пока не сообщалось.

В самый разгар навигации 1845 г. в с. Лиственичном были окончены последние работы по достройке «Наследника Цесаревича», оставалось только установить паровую машину, для чего из Петербурга, согласно условиям контракта, заключенного Мясниковым при покупке у Берда паровой машины, прибыл машинист Алексеев. Весьма вероятно, что кроме установки на второй пароход паровой машины, купленной на заводе Берда, он по просьбе Мясникова взялся и за починку 32-х сильной паровой машины. Судя по всему, неисправности оказались слишком серьезными, и Алексеев не успел справиться с работой за оговоренное с Бердом время. Ситуация осложнялась тем, что мастер был крепостным Берда, и когда срок контракта истек, то заводчик потребовал немедленного возвращения мастера в Петербург. Мясников предпринял попытку продлить контракт еще на один год, но, к сожалению, получил отказ и в январе 1846 г. Алексеев вынужден был вернуться в Петербург, не успев завершить многотрадальный ремонт 32-х сильной паровой машины.

Установка паровой машины, изготовленной заводом Берда на второй пароход, обошлась без происшествий и после нескольких пробных рейсов Мясников смог объявить уже о начале регулярных рейсов через Байкал, которые с 17 июля 1845 г. выполнял новый 50-сильный пароход «Наследник Цесаревич». Паро-

ход дважды в неделю (в воскресенье и среду в 9 ч. утра) отходил от пристани в с. Лиственичное и следовал к Посольску — на противоположном берегу Байкала, а в четверг и понедельник в 9 утра шел обратно. Стоимость проезда и перевозки грузов была не дешевой. Так, билет в кормовой каюте и на квартердеке (или шканцах) стоил 17 р. 50 к., путешествие в кормовой части на палубе обходилось в 10 р. 50 к., самыми дешевыми были билеты для размещения в носовой части, за которые платили 5 р. За детей младше 10 лет платили только половину стоимости билета. Дорожные экипажи через Байкал перевозили на карбазе, который буксировал пароход, за что требовалось заплатить 35 р. ассигнациями<sup>21</sup>. Свободно перемещаться по всему пароходу имели право только пассажиры 1-го класса. Багаж, который разрешалось взять с собой, мог составлять не более 2 пудов, если вес багажа превышал установленные нормы, то необходимо было доплачивать по 1 р. ассигнациями за каждый пуд.

В 1845 г. до закрытия навигации «Наследник Цесаревич» выполнил 31 рейс и перевез через Байкал 782 человека (из них за уменьшенную плату — 66 человек, бесплатно — 39 человек), 79 экипажей (из них 2 экипажа — бесплатно) и 17 606 пудов груза. Большая часть проезжающих, экипажей и груза перевозилось от Лиственичной пристани к Посольску, следуя за Байкал. Подобная ситуация, судя по данным о работе мясниковского пароходства, предоставленным в Главное управление путей сообщения, наблюдалась и с грузоперевозками. Так, пароходом «Наследник Цесаревич» с западного берега Байкала от с. Лиственичное на восточный берег — к Посольску за навигацию 1845 г. было перевезено 11 391 пуд, а в обратном направлении — только 6 214 пудов. Это без учета партии вероятно кяхтинских грузов, доставленных в Лиственичное с восточного берега Байкала и принадлежа-

<sup>21</sup> РГИА. Ф. 218. Оп.1. Д. 6917. Л. 40.



щих купцам — Гаврилу Шигаеву (2 126 ящиков чая) и Александру Сибирякову (3 100 ящиков чая и 100 пуд сахара-рафинада)<sup>22</sup>. Пароходы Н.Ф. Мясникова не были единственными судами, совершавшими грузо- и пассажироперевозки через Байкал. Значительная часть грузов, или как писали в отчетах — клади, особенно в первые годы работы пароходства, перевозилась частными парусными судами, которые хотя и были достаточно простой конструкции, но более привычными для местных жителей, чем часто ломавшиеся новомодные пароходы.

Н.Ф. Мясников не сразу установил четко фиксированную плату за провоз груза, на цену влиял вид груза и время переезда через Байкал. Так, цена за пуд груза могла колебаться от 40 до 75 к., повышаясь к концу навигации, когда ухудшалась погода и усиливались байкальские ветра. Расстояние от Лиственичного до Посольска составляло около 110 верст, на преодоление которых при неблагоприятных ветрах и сильном волнении моря-озера затрачивалось около восьми часов, при попутном ветре или в штиль пароходу требовалось 6,5 часов. На существенное увеличение времени перехода через Байкал влияло и буксирование пароходом судов с грузом, вес которого мог составлять до 5 000 пудов.

В ноябре 1845 г. стало известно, что Н.Ф. Мясников планирует в следующую навигацию задействовать уже оба своих парохода с буксируемыми судами, рассчитывая за зимний период устранить все неисправности в паровой машине парохода «Император Николай I», которую безуспешно пытались починить весь 1845 г., в связи с чем пароход весь сезон простоял на приколе, а предприниматель нес значительные издержки. Но даже это обстоятельство не заставило золотопромышленника отказаться от задуманного, продав скорее убыточное, чем приносящее стабиль-

<sup>22</sup> РГИА. Ф. 218. Оп.1. Д. 6917. Л. 41.



ный доход предприятие. Пытаясь запустить 32-х сильную паровую машину, построенную в Петербурге на заводе Ишпервуда и установленную на «Императоре Николае I», Мясников решил обратиться к другому заводчику — Берду, владевшему не только крупным железоделательным заводом, но и своим пароходным предприятием. Он заказал на заводе Берда необходимые детали и выписал мастера, который должен был провести все ремонтные работы, «оживив» машину «Императора Николая I».

Мясников оказался поистине стойким к ударам судьбы, его финансовое положение позволяло ему пока еще уверенно выдерживать очередные испытания на прочность и продолжать попытки открыть регулярные пароходные рейсы по Байкалу. Временами его действия напоминали сизифов труд, но настойчивость в достижении цели, вера в доходность предприятия и его полезность для края заставляли предпринимать все новые и новые усилия. В 1846 г., будучи в Петербурге, он нанял по контракту другого машиниста «датского подданного Нюгрена, рекомендованного Мясникову как отличного мастера своего дела», но то, как будут развиваться дальнейшие события, едва ли можно было предугадать. Отправившись из Петербурга в Иркутск через необъятную Россию, Нюгрен «помешался в рассудке» и когда прибыл на пристань в с. Лиственичное, то «оказался одержим сильным припадком меланхолии и не мог даже приступить к своему делу»<sup>23</sup>. Через три дня душевное состояние датчанина ухудшилось настолько, что случился кризис, когда в порыве безумия Нюгрен размахивая саблей, кинулся на конторщика и поранил ему голову. Датчанина разоружили и доставили в Иркутск в дом умалишенных. Так закончилась очередная попытка привести в рабочее состояние паровую 32-х сильную машину парохода «Император Николай I».

<sup>23</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 53.

В результате в навигацию 1846 г. вступил только один пароход — «Наследник Цесаревич», который с 28 мая до 1 ноября ходил через Байкал, буксируя свои собственные суда и суда других судовладельцев. Вплоть до 17 сентября рейсы выполнялись два раза в неделю, во вторник и пятницу в шесть утра «Наследник Цесаревич» отправлялся от Лиственничной пристани, а в среду и субботу в девять утра — от Посольска. Как только заметно похолодало и ухудшилась погода, пароход стал отправляться в рейс только один раз в неделю, кроме экстренных случаев, когда необходимо было отбуксировать чужие или свои суда. Стоимость билетов в новых объявлениях указывалась уже в рублях серебром и варьировалась от 5 до 2 р. Перевезти экипажи на буксируемом судне обходилась в 10 р. серебром.

В общей сложности за все время навигации 1846 г. пароход «Наследник Цесаревич» совершил 42 рейса. Кроме пассажиров и купеческих грузов (российских и китайских товаров) в 1846 г., пароходы Мясникова, как и адмиралтейские транспорты несколько лет назад, перевозили партии ссыльных, конвой при них и чиновников, едущих по службе за прогоны (в навигацию 1846 г. таких было 9 человек). Из отчета пароходства за ту же навигацию известно, что с одного берега Байкала на другой было «перевезено безденежно разного звания по бедности людей — 104 человека и 3 экипажа»<sup>24</sup>.

Мало что известно о первой пароходной команде мясниковских судов. Это один из самых сложных в изучении вопросов. Как комплектовались матросами и служащими байкальские пароходства, особенно в первые годы их существования? Архивные материалы крайне фрагментарны, в связи с чем, далеко не всегда можно отыскать необходимые сведения. Тем ценнее случайно обнаруженные факты. Из ответа генерал-гу-

<sup>24</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 56.

бернатора Восточной Сибири Руперта на запрос главного управляющего путями сообщения и публичными зданиями, датированного 16 мая 1845 г. известно, что «кроме четырех человек матросов, служивших прежде на пароходах Российско-Американской компании, все остальные были здешние простые рабочие, вовсе не сведущие в обязанностях, к коим они были приставлены»<sup>25</sup>. Действительно, Мясников мог нанять опытных матросов, которые ходили на паровых судах Российско-Американской компании (РАК). Известно, что первенец российского парового флота в Америке, также получивший наименование «Николай I», как и пароход Н.Ф. Мясникова, был заложен на ново-архангельской верфи 5 июня 1838 г., а в 1840 г. там же был построен второй небольшого размера пароход «Мур» [5, с. 47, 63].

Желая быть уверенным в успехе своего предприятия и опасаясь доверять управление так дорого обходившимся ему пароходами местным мореходам, которые не были знакомы с работой паровой машины, Н.Ф. Мясников решил по возможности комплектовать команду опытными кадрами. С этой целью он выписал из Санкт-Петербурга отставных матросов, служивших ранее на пароходах, которые в европейской части России уже не считались диковинными. При отсутствии дополнительных сведений пока сложно сказать, были ли нанятые Мясниковым в Санкт-Петербурге матросы из числа бывших служащих на судах РАК, о чем сообщал в своем письме Руперт, или речь шла уже о других людях и, таким образом, Мясников дважды нанимал матросов. В таком случае часть команды первых мясниковских пароходов составили матросы, прибывшие из Петербурга, еще несколько матросов работали ранее на судах РАК.

Когда устранив все препятствия, появилась возможность начать рейсы через Байкал, то оказалось,

<sup>25</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 24 об.

что на восточном берегу нет удобного места для пристани. Подойдя к Посольску, пароходы должны были останавливаться в нескольких верстах от берега в открытом море в связи с тем, что залив Прорва хоть и являлся, по словам генерал-губернатора Восточной Сибири Руперта, «превосходной гаванью», но соединялся с Байкалом очень мелкой протокой. В связи с чем, «килевое судно, такое как пароход, не может проходить в эту гавань, а должно от самой протоки этой останавливаться верстах в двух, опасаясь дабы при бурных и не постоянных ветрах, так часто и внезапно бывающих на Байкале, судно не могло быть выкинуто на берег, что нередко случается с судами здешней плоскодонной конструкции»<sup>26</sup>.

Местные представители власти предполагали, что вероятно Мясников найдет возможность устранить препятствие, расчистив протоку, соединяющую Байкал с заливом Прорва. Вероятно, в частных беседах с Рупертом или в переписке сибирский золотопромышленник озвучивал свои намерения, если генерал-губернатор с абсолютной уверенностью сообщал главноуправляющему путями сообщения и публичными зданиями Рокасовскому, что Мясников намеревается устроить у Посольска удобную пристань, а удобной она будет только в том случае, если к ней смогут беспрепятственно подходить пароходы. К сожалению, реализовать задуманное Мясникову не удалось, слишком малый доход приносило пароходство, а траты на обустройство пристани и углубление фарватера могли стать значительными.

После всех злоключений с ремонтом паровых машин, Никите Федоровичу все-таки удалось открыть регулярное пароходное движение по Байкалу. Правда, в первые годы существования пароходного сообщения на озере, представители местной власти предпочитали воздерживаться от выражения слишком

<sup>26</sup> РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 25.

оптимистичных прогнозов относительно будущего пароходства, особенно по результатам одной-двух навигаций, отмечая, что «пароходство в Иркутской губернии в настоящее время представляет одну только попытку»<sup>27</sup>.

В 1847 г., после смерти Н.Ф. Мясникова, управление байкальским пароходством взял на себя его старший брат — Иван Федорович. С этого времени оно стало называться «Пароходством наследников Мясникова». Постоянно проживая в Петербурге, управление делами Иван Федорович передал доверенным лицам — Безносикову и Вишнякову. Первое время у местной сибирской администрации были большие сомнения в том, что после смерти учредителя пароходство продолжит свою работу, хотя надежда на поддержку байкальского пароходства Иваном Мясниковым «в память о своем брате» все-таки присутствовала. В результате полной неопределенности из-за смерти учредителя пароходства, управляющий судоходным предприятием на Байкале не знал, стоит ему готовить пароходы к навигации или нет. В этой связи Иркутский гражданский губернатор в письме главноуправляющему путями сообщения и публичными зданиями выражал надежду, что «только участие правительства может оградить пароходство от угрожающего ему упадка устранением конкурса от вмешательства в сие дело с приглашением Ивана Мясникова поддержать его для блага здешнего края, оставить же Байкальское пароходство хотя на один год в бездействии — значит положить прочное начало к разрушению этого благодетельного предприятия, ибо тогда потребует оно на возобновление свое опять значительного капитала»<sup>28</sup>.

По счастливому стечению обстоятельств пароходство удалось сохранить и еще несколько лет байкальские воды бороздили, мясниковские пароходы.

<sup>27</sup> РГИА. Ф. 1281. Оп. 4. Д. 120. Л. 31.

<sup>28</sup> Там же. Ф. 218. Оп. 1. Д. 6917. Л. 74.

Память об этих первых пароходах долго сохранялась у местного населения. Спустя более чем полвека — в 1924 г. один из старожилов с. Большое Гололустное вспоминал: «Галеоты я плохо помню, а вот Мясниковское пароходство, которым еще Безносилов и Вишняков правили, то я хорошо помню. Это хорошие пароходы были»<sup>29</sup>. В Лиственичном они стояли у пристани рядом с Березовым мысом, а на зиму чаще всего спускались к деревне Никола на Ангаре.

В навигацию 1847 г., открывшуюся 30 мая, Безносилов и Вишняков вывели два парохода, надеясь, что оба парохода будут работать до самой осени, но 32-сильный «Николай I», совершив только семь рейсов, снова сломался. На этот раз причиной поломки была не сама паровая машина, а чугунный вал, который «приводил в движение водяные колеса». Он был изготовлен на Петровском чугунном заводе и недостаточно хорошо скреплен с «водяными колесами», в результате, не выдержав в силу хрупкости сопротивления воды, оказался поврежден. До самого окончания навигации — 20 ноября, по Байкалу ходил только один пароход — «Наследник Цесаревич». В результате за всю навигацию он совершил 103 рейса от Лиственичной к Посольску и обратно. Так, за навигацию 1846 г. было выручено «8 994 р. 81 5/7 коп серебром, а в навигацию 1847 г. выручка составила уже 16 109 руб. 55 4/7 коп серебром».<sup>30</sup> Такое солидное увеличение выручки — своеобразный показатель успешности предприятия и доверия к нему общества, отмечал Иркутский гражданский губернатор, ссылаясь на сведения чиновника особых поручений Главного управления Восточной Сибири К.Я. Даргана, ранее неоднократно составлявшего для генерал-губернатора отчеты о работе мясниковского пароходства на Байкале. Но все же доходы от работы

<sup>29</sup> ГАИО. Ф. Р-2693. Оп. 1. Д. 6. Л. 48.

<sup>30</sup> РГИА. Ф. 218. Оп.1. Д. 6917. Л. 79.

пароходства едва покрывали расходы и говорить о значительной выгоде для владельца пока еще было очень рано.

Спустя несколько лет ситуация не сильно изменилась. Так, в отчете Иркутского губернатора за 1850 г. сообщалось, что за перевозку грузов и пассажиров в навигацию этого года «Пароходство наследников Мясникова» выручило 23 054 р. 17 к. серебром, тогда как расходы по содержанию пароходов и буксируемых судов, служащих и рабочих составили 19 511 р. 89 к. Доход исчислялся всего в 3 542 р. 28 к. [3, с. 101]. При такой прибыли затраты могли окупиться не раньше чем через 50 лет. Тем не менее наследники Мясникова и, в частности, старший брат Иван Мясников не собирались отказываться от предприятия. Сохраняющаяся пока относительная финансовая стабильность, обеспеченная высокой доходностью сибирских золотых приисков, позволяла вкладывать солидные средства в организацию пароходства на Байкале, и Мясниковы были готовы к тому, что потребуются несколько лет, прежде чем пароходство станет действительно прибыльным.

В навигацию 1851 г., продолжавшуюся с 21 мая по 15 ноября, рейсы по Байкалу совершали уже два парохода: «Император Николай I», выполнивший 28 рейсов между пристанями Лиственичной и Посольском, и «Наследник Цесаревич», который совершил 86 рейсов между этими пристанями. По одному рейсу каждый из них сделал к Туркиным минеральным водам. Хотя в 1851 г. работало два парохода, в отличие от 1850 г., когда из-за очередного повреждения паровой машины «Николай I» простоял на ремонте, грузов двумя судами было перевезено всего лишь 13 928 пуд 16 ф, тогда, как в 1850 г. — 71 235 пуд 33 ½ ф. За перевоз через Байкал клади и пассажиров в 1851 г. выручили 18 512 р. 76 к., расходы по содержанию пароходов, состоящих при них четырех транспортов и двух речных



судов, а также служащих и рабочих составили 16 880 р. 33 ½ к., доход соответственно — 1 632 р. 43 к<sup>31</sup>.

На Байкале «Пароходство наследников Мясникова» просуществовало вплоть до 1861 г. Навигация 1861 г. оказалась очень неудачной, принесла одни убытки. Частые штормовые ветры, различные непредвиденные обстоятельства, неоднократные случаи «подмочки товаров» из-за сильного волнения на море привели к тому, что расходы на содержание пароходства, составившие около 29 000 р., намного превысили доходы. И если бы не дополнительные средства, в размере 10 000 р.<sup>32</sup>, высланные из главной конторы, то ситуацию едва ли можно было спасти. Мясниковы решили продать пароходство, тем более, что после смерти Никиты Федоровича финансовая стабильность семьи сильно пошатнулась.

Первые пароходные компании еще не являлись такими прибыльными как золотоносные прииски или соляное дело, но интерес к ним в предпринимательской среде неуклонно возрастал и препятствием к распространению пароходов на реках России, ее европейской части и в сибирском крае, служили выданные первым пароходчикам многолетние привилегии. Выданная Никите Федоровичу Мясникову 10-летняя привилегия, стала по сути монопольным правом на организацию пароходства в Сибири и долгое время оказывала сдерживающее влияние на развитие пароходства по сибирским рекам, препятствуя возникновению конкуренции и вложению капиталов в новую, обещающую стать перспективной сферу деятельности. Настороженно относилось к пароходам местное население и сибирское купечество, предпочитая отправлять часть товаров, преимущественно чай, на обычных сплавных судах, как им виделось — более безопасных, или гужевым транспортом. Долгое вре-

<sup>31</sup> РГИА. Ф. 1265. Оп.1. Д. 86. Л. 27 об.

<sup>32</sup> ГАИО. Ф. 24. Оп. 2. Д. 98. Л. 3.



мя некоторые купцы опасались вверять свою жизнь судам, извергающим дым. Только с середины 50-х гг. XIX в. купечество начало осознавать пользу пароходства как по скорости доставки товаров, так и по относительной дешевизне провозных цен.

### Список использованной литературы

1. Штейнгейль В.И. Сочинения и письма : в 2 т. / В.И. Штейнгейль. — Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1992. — Т. 2 : Записки и статьи. — 448 с.
2. Черненко В.А. Первый пароход в России. Пароход Берда / В.А. Черненко. — Санкт-Петербург : Крига, 2015. — 328 с.
3. Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX век / В.Н. Большаков. — Новосибирск : Наука, 1991. — 216 с.
4. Пежемский П.И. Иркутская летопись / П.И. Пежемский, В.А. Кротов. — Иркутск : Паровая типография И.П. Казанцева, 1911. — 418 с. (Труды Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. № 5.).
5. История Русской Америки (1732-1867) : в 3-х т. / отв. ред. Н.Н. Болховитинов. — Москва : Междунар. отношения, 1999. — Т. 3: Русская Америка: от зенита к закату (1825-1867). — 477 с.

### References

1. Shteingeil V.I. *Essays and Letters*. Irkutsk, East Siberia Book Publ., 1992. Vol. 2. 448 p.
2. Chernenko V.A. *The First Steamship in Russia. Byrd's Steamboat*. Saint Petersburg, Kriga Publ., 2015. 328 p.
3. Bolshakov V.N. *Essays on the History of River Transport in Siberia: XIX Century*. Novosibirsk, Nauka Publ., 1991. 216 p.
4. Pezhemskii P.I., Krotov V.A. *Irkutsk Chronicle*. Irkutsk, Parovaya tipografiya I.P. Kazantseva Publ., 1911. 418 p.
5. Bolkhovitinov N.N. *History of Russian America (1732-1867)*. Moscow Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 1999. Vol. 3. 477 p.

### Информация об авторе

Распопина Алена Александровна — кандидат исторических наук, доцент, кафедра международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный универ-

ситет, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: alen\_a77@mail.ru. SPIN-код: 3288-1060; AuthorID РИНЦ: 418906.

### Author

*Alena A. Raspopina* — Ph.D. in History, Associate Professor, Department of International Relations and Customs Affairs, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: alen\_a77@mail.ru. SPIN-Code: 3288-1060; AuthorID RSCI: 418906.

### Для цитирования

Распопина А.А. Пароходство на Байкале: от первых идей к реализации замысла / А.А. Распопина. — DOI 10.17150/2308-2488.2024.25(1).7-40 // Историко-экономические исследования. — 2024. — Т. 25, № 1. — С. 7–40.

### For Citation

Raspopina A.A. Shipping Company on the Lake Baikal: From the First Idea to the Implementation of the Plan. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2024, vol. 25, no. 1, pp. 7–40. (In Russian). DOI: 10.17150/2308-2488.2024.25(1).7-40.