

JEL classification: L12, N73, N83
УДК 656.611.2(571.53/.54)
DOI 10.17150/2308-2488.2025.26(1).171-192

А.А. Распопина

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

Монопольные пароходные компании на Байкале в последней трети XIX в. Часть 1

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению деятельности монопольных пароходных компаний, действовавших на оз. Байкал с 1870-х до конца 1890-х гг. Используя архивные источники и периодическую печать последней трети XIX в., дается обзор работы нескольких пароходных товариществ, у истоков которых стояли представители иркутского, селенгинского или кяхтинского купечества. Занимаясь торговлей, местное купечество стремилось с выгодой для себя осуществлять грузоперевозки, особенно на магистральных направлениях. При малочисленности населенных пунктов, значительной протяженности транспортных коммуникаций, сложных судоходных условиях водных бассейнов Байкала, Ангары и Селенги, уже только попытки открытия пароходных рейсов становились весьма затратным и рискованным делом. В этой связи купцы, составлявшие пароходные товарищества, которые нередко являлись товариществами на вере, стремились получить государственные привилегии для их открытия, а в дальнейшем, когда срок привилегии завершался, соглашались содержать пароходные рейсы с получением ежегодных субсидий от казны. На примере работы Кяхтинского и немчиновского пароходств иллюстрируются способы устранения конкурентов в лице мелких пароходовладельцев. И Кяхтинское и немчиновское пароходства предпочитали выдавливать конкурентов, скупая все свободные участки земли по берегам Байкала, подходящие для устройства пристаней, вынуждая владельцев судов платить за пользование гаванью, пристанью или за место для складирования товаров. И только

лишь с началом работы Байкальской паромной переправы ситуация кардинальным образом изменилась.

Ключевые слова. Полные товарищества, товарищества на вере, Байкальский водный бассейн, паромные товарищества, старокупеческие монополии, срочное почтово-пассажирское пароходство, транспортировка грузов.

Информация о статье. Дата поступления 16 января 2025 г.; дата принятия к печати 25 февраля 2025 г.; дата онлайн-размещения 17 марта 2025 г.

A.A. Raspopina

*Baikal State University,
Irkutsk, the Russian Federation*

Monopoly Steamship Companies on Lake Baikal in the Last Third of the 19th Century. Part 1

Abstract. This article examines the activities of monopoly steamship companies operating on Lake Baikal from the 1870s to the late 1890s. Drawing on archival sources and periodical press from the last third of the 19th century, the study provides an overview of several steamship partnerships founded by merchants from Irkutsk, Selenga, and Kyakhta. Engaged in trade, these local merchants sought to conduct cargo transportation profitably, especially along major transport routes. Given the sparse population, the vast expanse of transportation networks, and the challenging navigation conditions in the water basins of Lake Baikal, the Angara, and the Selenga, even the mere attempt to establish steamship routes proved highly costly and risky. In this context, merchants who formed steamship partnerships — many of which operated as limited partnerships — sought state privileges for launching their enterprises. When these privileges expired, they agreed to maintain steamship routes with the financial support of annual government subsidies. The study illustrates methods used to eliminate competition from small-scale steamship owners, focusing on the operations of the Kyakhta and Nemchinov steamship companies. Both companies sought to force competitors out of the market by

acquiring all available land plots along the shores of Lake Baikal suitable for the construction of piers, thereby compelling independent vessel owners to pay for harbor access, pier usage, or storage space for goods. However, the launch of the Baikal ferry crossing fundamentally changed the situation.

Keywords. General partnerships, limited partnerships, Baikal water basin, steamship partnerships, old merchant monopolies, scheduled postal and passenger steamship services, cargo transportation.

Article info. Received January 16, 2025; accepted February 25, 2025; available online March 17, 2025.

Во второй половине XIX в. на сибирских реках все чаще стали встречаться пароходы, которые поднимались или спускались вниз по течению, буксируя одну или несколько барж. Пароходное дело хотя и считалось прибыльным, но было слишком рискованным и предприниматели стремились компенсировать возможные неудачи получением привилегий, обеспечивавших монопольное право на пароходное движение. Привилегии, как правило, выдавались изъявляющим желание открыть пароходные рейсы на тех реках и озерах, где пароходов еще не было. После завершения сроков привилегии, монопольное право прекращалось само собой и тотчас появлялись конкуренты, которыми могли быть как крупные предприниматели или даже компании, так и мелкие, в распоряжении которых находились один-два парохода с баржей.

Для большинства купеческих товариществ, как европейской России, так и Сибири, пассажирские перевозки не являлись приоритетными, во многом уступая транспортированию грузов. Так, в 1860-е гг. в районе Уфы на р. Белой пароходы транспортировали преимущественно грузы и «только с 1870-х гг. провоз пассажиров становится постоянной статьей доходов [1, с. 20]. Одни пассажирские перевозки не могли окупить всех затрат на приобретение и содержание даже одного парохода. Основной доход организаторам пароход-

ных компаний приносила транспортировка грузов, для чего требовалось приобрести одну или несколько барж. Следовало нанять команду и на пароход, и на баржу, потратиться на горюче-смазочные материалы, позаботиться о пристанях и месте зимовки судов, предусмотреть возможные ремонтные работы, подумать о складских помещениях. Все это стоило слишком дорого, рискнуть своими капиталами в таком предприятии, где в одночасье можно было лишиться всего, оказавшись на грани разорения готовы были далеко не многие. Но за паровым транспортом уже тогда, в середине XIX в., виделось будущее. Пароходы «осваивались» на сибирских водных путях, осуществляя грузо- и пассажироперевозки, постепенно стягивая пространство Сибири и становились все более привычным и востребованным средством передвижения, особенно учитывая громадность сибирского края и не слишком большую разветвленность дорожной сети.

Конкуренты не только первых пароходных компаний, но и последующих, не обладая достаточными средствами для строительства или покупки пароходов, нередко объединялись в так называемые полные товарищества, участники которых, называясь полными товарищами, принимали непосредственное участие в управлении делами фирмы и отвечали, в случае необходимости, всем своим имуществом. Случалось, что некоторые купцы, не желая афишировать свою деятельность и получение ими доходов, ограничивались заключением устных договоров, и это позволяло создавать товарищества на вере. Хотя такие товарищи на вере не участвовали в управлении предприятием и отвечали, в случае какого-то форс-мажора, только в размере вложенного капитала, но именно ограниченная ответственность способствовала привлечению к такой форме объединения большего числа лиц, чем к полному товариществу. Подобная ситуация нередко встречалась в России и совершенно не характерна

была для Западной Европы. В конце XIX в. в отдельных регионах России преобладали полные товарищества, в других — товарищества на вере, где-то начинали создаваться крупные акционерные общества. Все зависело от условий региона не только его промышленно-экономического развития, но и географических характеристик, а если говорить о водном транспорте, то решающее значение имели условия судоходства и наличие сухопутных коммуникаций.

Так происходил процесс концентрации капитала, который в Восточной Сибири, в силу объективных условий начался позднее чем в Западной [2, с. 120]. Общая численность паровой флотилии в Восточной Сибири была невелика, рассредоточенность ее по обширной территории сибирского края находилась в прямой зависимости от плотности населения, потребностей местных производств, а в некоторых случаях и государственных интересов. При отсутствии здесь удобных сухопутных маршрутов водные бассейны Лены, Байкала представлялись идеальными для пароходных рейсов, благодаря которым поддерживалась регулярная связь с разбросанными по обширному сибирскому краю редкими населенными пунктами и золотоносными приисками, шло снабжение населения этих территорий необходимыми материалами и товарами, продолжалось дальнейшее хозяйственное освоение края. С момента появления в Восточной Сибири первых, сначала привилегированных, а потом и субсидированных пароходных товариществ, владевших одним или двумя пароходами, прошел не один десяток лет и в третьей четверти XIX в. на смену им стали приходить крупные акционерные общества, ставившие перед собой амбициозные планы по созданию монопольных пароходных предприятий.

Тенденция к монополизации водного транспорта, которая наблюдалась на реках Европейской России, просматривалась и на сибирских реках, но скорость

нарастания ее в Западной и Восточной Сибири существенно отличалась, заметно отставая в последней. При этом в изолированных друг от друга водных бассейнах Восточной Сибири процессы монополизации не были равномерны. Так, количество и масштабы паромных предприятий, уровень конкуренции на р. Лена в конце XIX — начале XX в. был несравнимо выше, чем в Байкальском бассейне. И если представители «Лензото» на Лене, предполагая создать акционерное общество, откровенно высказывались о необходимости превращения «Лензото» в «единственного монопольного владельца всех транспортных средств края», то паромовладельцы в байкальском бассейне решали задачи несколько иного плана [3, с. 216].

В конце 1870-х гг. на Байкале действовало Товарищество Байкальского пароходства купцов Ф.В. Елизова, М.И. Шмулевича, И.А. Шишелова, И.С. Шишелова, Ф.П. Шишелова и Г.Ф. Шишелова. Договор о совершении срочных почтово-пассажирских рейсов по Байкалу был заключен с товариществом еще в 1875 г. сроком на 12 лет. Детально прописанные условия договора предусматривали выполнение определенного количества рейсов, фиксировали минимально допустимые скорости паромов, учитывали форс-мажорные обстоятельства, которые могли возникнуть в пути и помешать выполнению взятых товариществом на себя обязательств в установленный срок, а также размеры вознаграждения от казны в виде выплаты поверстной платы за совершенные по Байкалу рейсы.

При отсутствии конкурентов, товарищество уверенно себя чувствовало, вело дела, осуществляло перевозки по Байкалу пассажиров и грузов, строило планы на будущее, занимаясь обустройством пристаней, пытаясь открыть новые направления рейсовых линий с учетом местных потребностей, ориентируясь на расширение дорожного строительства и некоторое изменение направления сухопутного Кругобайкальского тракта.

Увеличивая количество подвижного состава, участники Товарищества Байкальского пароходства выделили 45 000 р. на постройку нового железного парохода, «соответствовавшего новейшим требованиям практики и науки», и приобретение паровых котлов для него, рассчитывая задействовать новый пароход в навигацию 1880 г. Паровую машину системы Вольфа, мощностью в 100 сил, для строящегося парохода, купили за границей¹. Ожидалось, что предстоящая навигация покроет все расходы товарищества.

В 1880 г. участники товарищества представили проект изменения направления почтово-пассажирских рейсов в предстоящую навигацию 1881 г. Они планировали увеличить протяженность рейсовых маршрутов и дополнительно открыть рейсовое пароходство по р. Селенге от ее устья до Усть-Кяхты, это принесло бы дополнительный доход в виде увеличения общего размера поверстной платы. Не осталась обделена вниманием и Ангара, по которой представители Товарищества Байкальского пароходства собирались начать рейсовое пароходство не только по маршруту Лиственичное — Иркутск, но и далее до станции Бархатовой, а возможно, и Балаганска или Братско-острожного селения. Рейсы по Байкалу предполагали выполнять из Лиственичного не в Боярск (как раньше), а к устью р. Селенги, в район д. Дубининой, куда пароходы должны были ходить до 10 октября, а после этой даты — вплоть до 20 ноября рейсировать из Лиственичного в бухту Клеевскую, расположенную между станциями Мишихой и Мысовой. Такое изменение привычного маршрута увеличивало водное сообщение по Байкалу на 60 верст, но позволяло охватить новые населенные пункты на Байкале, которые ранее не имели вообще никакого сообщения на летнее время ни с Иркутской губернией, ни с Забайкальской областью².

¹ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 24. Оп. 6. Д. 622. К. 2322. Л. 21 об.

² Там же. Д. 10. К. 2741. Л. 103 об. — 104

Входившие в Товарищество Байкальского пароходства представители иркутского и селенгинского купечества, подавая свой проект, точно уловили запрос российской власти на создание протяженных транссибирских путей сообщения, особенно речных, хотя и использовавшихся всего несколько месяцев в году, но позволявших перевозить грузы на большие расстояния намного быстрее и дешевле. В начале 1880-х гг. государство оказалось вынужденно обратить пристальное внимание на свои восточные окраины. Тогда же в Петербурге составлялись сметы для реализации проектов речных и железнодорожных коммуникаций, которыми рассчитывали стягивать пространство огромной Сибири. К тому же, иркутяне и селенгинцы не могли не знать, что особый интерес к Ангаре проявляет деятельный А.М. Сибиряков, готовый вложить круглую сумму для приведения Ангары в судоходное состояние. А если ангарские пороги удастся преодолеть, то объемы грузов возрастут кратно, а значит, их можно будет транспортировать не только по Ангаре и Байкалу, но и далее по Селенге. Будущее Товарищества Байкальского пароходства виделось учредителям весьма многообещающим и сулящим солидные прибыли, но проект новых пароходных рейсов не получил одобрения.

Учредителям и участникам Байкальского пароходства не удалось доработать и воплотить в жизнь даже часть проекта в силу того, что совершенно неожиданно на горизонте появился серьезный конкурент местному пароходству, противостоять которому у местных купцов не оказалось никакой возможности. Для того, чтобы получить точные сведения о возможностях намечающегося конкурента в лице представителей кяхтинского купечества, Товарищество Байкальского пароходства командировало в Кяхту одного из своих представителей — Гаврилу Федоровича Шишелова. По возвращении из Кяхты, Г.Ф. Шишелов развеял все

надежды относительно возможности сопротивления конкурентам. Средствами, которые требовались для этих целей, Товарищество Байкальского пароходства не обладало. Оказавшись перед неизбежностью разорения и потери пароходства, участники товарищества приняли 15 января 1881 г. постановление, которое хотя и не могло исправить ситуацию, но оказалось единственным шансом не потерять все.

До того, как на горизонте появились конкуренты, товарищество рассчитывало начать строительство нового парохода с железным корпусом, для чего требовался капитал в размере 250 000 р., предполагая окупить все затраты на перевозке чая, приносившей товариществу основной доход. С появлением на Байкале кяхтинских купцов, как справедливо полагали компаньоны, они, во-первых, лишатся перевозки своего самого массового груза и, во-вторых, вынуждены будут понизить плату на остальные грузоперевозки, в связи с чем пароходное предприятие неминуемо придет в упадок. Для того, чтобы Товарищество Байкальского пароходства удержалось на плаву требовался солидный капитал, которого у пароходовладельцев не было. Они не могли рассчитывать и на помощь правительства, в связи с тем, что «в 1879 г. уже обращались к генерал-губернатору барону Фредериксу с просьбой об оказании содействия и выдаче от казны ссуды 120 000 руб. за 5 % годовых, который сознавая нужды наши, вошел с ходатайством к Министру финансов, но безрезультатно»³.

Хотя до окончания действия подписанного в 1875 г. договора о срочном почтово-пассажирском пароходстве по Байкалу оставалось еще 6 лет, сохранить пароходное предприятие иркутское и селенгинское купечество уже не могло. Учредители оказались вынуждены принять непростое решение, упреждая натиск конкурентов и не дожидаясь полного разорения. На общем собрании они постановили: отправить на

³ ГАИО. Ф. 24. Оп. 6. Д. 37. К. 2743. Л. 5–6.

переговоры с кяхтинским купечеством Г.Ф. Шишелова и предложить через него кяхтинцам приобрести все пароходное имущество, включая не только весь подвижной состав, но и пристани, и прочие постройки на берегу за 300 000 р. серебром. Если кяхтинцы ответят согласием, то юридически оформить сделку и проинформировать общественность через «Иркутские губернские ведомости».

В феврале в Иркутск пришла телеграмма из Кяхты о том, что имущество Байкальского пароходства перешло во владение Кяхтинского пароходного товарищества. Акт о покупке засвидетельствовали в Иркутском губернском правлении 7 февраля 1881 г. с уплатой с суммы 292 500 р. серебром 0,5 % в доход города⁴. Распорядителем дел нового пароходства на Байкале, которое теперь называлось «Кяхтинским» выступал Н.Л. Молчанов. Так начался период работы новой монопольной пароходной компании на Байкале. Кяхтинцы, приобретя компанию Байкальского пароходства со всем подвижным составом, пристанями и прочим оборудованием, дополнительно ко всему приобретенному имуществу «в нагрузку» получили выгодную для них правительственную субсидию на совершение рейсов по Байкалу, дарованную в свое время Байкальскому пароходству. Кяхтинцы очень быстро стали монополистами по части грузо- и пассажироперевозок на всем протяжении Селенго-Байкало-Ангарского водного пути. Монополию такого типа Г.Х. Рабинович называл старокупеческой, в связи с тем, что основывалась она не на концентрации и централизации капитала, а на отсутствии конкуренции и правительственных привилегиях [3, с. 218].

Кяхтинское пароходное товарищество сложилось еще до того, как состоялась сделка по приобретению им компании Байкальского пароходства. Его официально оформили 16 декабря 1880 г. на правах товарищества

⁴ ГАИО. Ф. 24. Оп. 6. Д. 37. К. 2743. Л. 23.

на вере, с уставным капиталом в 360 000 р. серебром из 30 паев. В состав товарищества вошли: коммерции советник Я.А. Немчинов, почетные граждане, кяхтинские купцы первой гильдии: А.В. Швецов, М.О. Осокин, М.А. Перевалов, М.В. Шишмаков, Н.А. Нефедьев и Торговый дом «Молчанов и Коковин»⁵.

Основная цель учреждения товарищества — организация грузоперевозок по Байкалу и рекам Селенге и Ангаре. Пассажирские перевозки шли «в нагрузку» и в дальнейшем, хотя и доставляли немало хлопот кяхтинским купцам, приносили и заметную прибыль. Примечателен здесь еще и тот факт, что непосредственно пассажирскими перевозками судовладельцы предпочитали не заниматься, как делом весьма затратным, а редкие попытки в этом направлении, как в случае со строительством и работой парохода «Лебедь», не имели успеха.

С целью скорейшей доставки грузов из Кяхты к Байкалу, кяхтинское купечество финансировало проведение кратчайшего пути, который вместо предполагаемого ранее направления по р. Ивановке, переориентирован был на р. Мысовую, впадающую в Байкал, рядом с устьем которой находилась удобная губа, подходящая для пароходной пристани. Именно сочетание торговых и транспортных операций делало Кяхтинское пароходное товарищество монополистом в грузоперевозках по Байкалу. Ведя масштабную торговлю в Кяхте, оно с выгодой для себя могло транспортировать товары на собственных пароходах, устанавливая максимально высокие (согласно Положению) цены для всех остальных грузоотправителей.

Несмотря на то, что продажа Товарищества Байкальского пароходства такому состоятельному игроку как Кяхтинское пароходное товарищество, будучи неизбежной, не привела к разорению вчерашних пароходчиков, далеко не все участники последнего

⁵ ГАИО. Ф. 24. Оп. 6. Д. 37. К. 2743. Л. 17.

смирились с новой реальностью. Уже весной 1881 г. составила новая компания пароходовладельцев, решивших конкурировать с Кяхтинским товариществом. При этом, рассматривать новую совсем небольшую компанию, не имевшую даже пароходов, в качестве серьезного конкурента едва ли оправданно, в связи с тем, что она не собиралась, да и не имела возможности «перехватывать» грузы кяхтинцев, будучи нацелена на проведение собственных торговых операций и предпочитая доставлять грузы на своих пока только парусных судах.

Перед самым началом навигации — 28 мая 1881 г. компаньоны нового небольшого предприятия заключили договор, оформивший создание товарищества на вере, под названием «Товарищество транспортирования кладей по Байкалу». В состав его участников вошли: иркутские купцы второй гильдии — Иннокентий Иннокентьевич Могилев и Гаврила Иннокентьевич Могилев, и не смилившиеся с потерей Байкальского пароходства — Николай Петрович Макеев с селенгинским купцом первой гильдии Моисеем Исаевичем Шмулевичем. Уставной капитал Товарищества состоял из 60 паев, из которых все участники получили равную долю. Пайщики договорились, что первоначальный взнос капитала на один пай должен составлять 100 р., а как быть с дальнейшими взносами и какую сумму для них определить пайщики предполагали установить позднее. Участники собрания постановили, что распорядитель дел товарищества должен избираться на два года и, если за него проголосовали, то он не имеет права отказываться от предложенной чести.

Если кто-либо из компаньонов решал продать свои пай, то остающиеся в компании совладельцы имели преимущество, но должны были покупать продаваемые пай по высшей цене — 1 р. 50 к. за 1 р. Все участники нового товарищества вносили денежные пай кроме Макеева, который вносил как «вклад в дело принадле-

жащий ему в Лиственичном участок в гавани, в цене 3 500 руб. серебром и этот вклад засчитывался в числе прочих вкладов до тех пор, пока вклады других компаньонов не сравняются со вкладами Макеева»⁶.

На первом собрании определились с кандидатурой распорядителя товарищества на первые два года, которым выбрали Иннокентия Иннокентьевича Могилева. Хотя товарищество официально оформилось в мае, но еще в феврале 1881 г. Николай Петрович Макеев в обращении, направленном к Иркутскому гражданскому губернатору и в казенную палату, просил о выделении ему участка земли в 60 саж. рядом с гаванью, обязуясь «не стеснять других и всегда оставлять свободный проход для бичевой тяги других судов»⁷.

Начиная свою деятельность в условиях жесткой конкуренции с кяхтинскими купцами, Товарищество транспортирования кладей по Байкалу рассчитывало первое время использовать имеющиеся у него две парусные шхуны, в дальнейшем предполагая увеличить количество судов и, возможно, построить пароход. Компаньоны ставили перед собой весьма амбициозную цель — «уничтожение монополии на грузоперевозки и удешевление ввозных цен Кяхтинской компании, поднятых до невозможных пределов, а именно, за переезд на 60 верст из Лиственичной в Клуюевку брали по 50 коп. с пуда»⁸. Таким образом, в навигацию 1881 г. на Байкале вступили два конкурирующих товарищества — Кяхтинское и Товарищество транспортирования кладей по Байкалу. Участники товарищества на вере не слишком досаждали кяхтинцам, которые и не думали понижать тарифы на перевозку грузов и пассажиров, особенно учитывая тот факт, что регулярные пассажирские перевозки осуществлялись только пароходами Кяхтинского товарищества, специально для этого приспособленными.

⁶ ГАИО. Ф. 161. Оп. 4. Д. 578. Л. 27 об.

⁷ Там же.

⁸ Там же. Л. 26 об.

К 1880-м гг. заметно увеличилось общее количество парового подвижного состава в Ангара-Байкальском водном бассейне. Так, в 1881 г. по Ангаре и Байкалу рейсы совершали три парохода: «Генерал Синельников» и «Платон», принадлежавшие Кяхтинскому товариществу, по Ангаре ходил «Кучум» братьев Бутиных. Три парохода буксировали в общей сложности 6 барж. Кроме этих судов в акватории Ангары и Байкала ходили «15 больших парусных морских судов, 9 купеческих паузков, 4 парусных карбазы и 59 больших лодок (частью тоже парусных); всего 96 разных конструкций судов, не считая лодок прибрежно байкальских инородцев кудинских и капсальских. На судах находилось 2250 человек рабочих вообще»⁹.

Кяхтинское товарищество довольно быстро обзавелось новыми пароходами и к 1884 г. в его распоряжении уже находилось 5 пароходов, два из которых действовали на Байкале, два — на Ангаре, и один работал на Селенге. Правда, по сведениям местной печати, «обилием грузов, кроме собственных, Товарищество похвастаться не могло»¹⁰. При этом, владельцы парусных судов, пытаясь конкурировать с кяхтинцами, брались перевозить грузы через Байкал за меньшую плату. Но положение кяхтинцев на Байкале можно назвать более чем уверенным, скупая или беря в аренду участки земли вдоль побережья Байкала, они вытесняли конкурентов из наиболее удобных байкальских бухт, которых, особенно на восточном берегу, было не так много. Именно с такой ситуацией — отсутствием свободных мест для якорной стоянки судов в зоне рейсового байкальского судоходства, столкнулся в 1886 г. Василий Дмитриевич Могилев, являвшийся представителем только что созданной небольшой компании Сибирского пароходства. Он обратился к генерал-губернатору Восточной Сибири с просьбой отвести

⁹ Иркутские губернские ведомости. 1882. 9 июня (№ 23). С. 26.

¹⁰ Сибирь. 1884. № 27. С. 8.

место для оборудования гавани. Участники новой небольшой компании Сибирского пароходства собирались перевозить грузы на пароходах по Байкалу и Селенге до Верхнеудинска. Для этих целей Могилев с компаньонами приобрели два железных парохода: колесный для Селенги и винтовой для Байкала. В первую же навигацию на пароходах новой компании перевезли с верховьев Селенги в Иркутск 30 000 пуд. груза, который составлял преимущественно хлеб, за цену вдвое ниже, чем брали кяхтинцы.

Но новым деятельным конкурентам не удалось пошатнуть устойчивое положение Кяхтинского товарищества, мало того, уже в первые годы своего существования, кяхтинцы смогли выкупить полностью все имущество у Товарищества Байкальского пароходства и став его преемником, продолжили совершать на основании договоренностей субсидируемые почтово-пассажирские рейсы по Байкалу. А когда истек срок договора о субсидируемом пароходстве, генерал-губернатор Восточной Сибири обратился с ходатайством к Министру финансов о предоставлении Кяхтинскому пароходному товариществу права пароходного сообщения на существующих основаниях еще на два года, что и было сделано. В результате положение о срочном почтово-пассажирском пароходстве с Кяхтинским пароходным товариществом продлили до 1889 г. включительно¹¹. В ежегодном всеподданнейшем отчете генерал-губернатор отмечал, что в 1886 г. Кяхтинское пароходство на Байкале являлось самым развитым¹².

Желая расширить географию рейсов, кяхтинцы рассматривали возможность совершения регулярных рейсов еще и по Ангаре, но не на всем ее протяжении, а только лишь в верхней ее части, в связи с чем плани-

¹¹ Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3-е. Т. 6: 1886. СПб, 1888. С. 547.

¹² Всеподданнейший отчет и.д. генерал-губернатора Восточной Сибири. СПб, 1886. С. 43.

ровали углубить неудобный и опасный судовой ход в истоке Ангары. В газете «Сибирь» по этому поводу писали: «“Кяхтинское пароходное товарищество” не ожидая помощи правительства по исправлению русла Ангары от моря до Иркутска начало своими средствами разбивать камни и пороги, хотя и первобытным способом: сваями в виде отчасти классических таранов и, понятно, дело движается медленно, большие камни не поддаются сваям и их нужно взорвать порохом или динамитом, а у Товарищества нет техников и оно не умеет этого делать. Желательно, чтобы местное начальство оказывало помощь в этом отношении Товариществу и послало казенного техника взорвать большие камни. Товарищество даже не прочь заплатить за этот труд»¹³. Но все эти руслоочистительные работы товарищества не увенчались успехом.

К концу 1880-х гг. Кяхтинское пароходное товарищество можно было по праву считать долгожителем и монополистом, оно работало на Байкале уже целых 9 лет, все эти годы уверенно выдерживало конкуренцию со стороны местных судовладельцев и не стремилось снижать цены для привлечения новых клиентов. О ценовой политике Кяхтинского пароходного товарищества с некоторой долей сарказма время от времени писали на страницах местных газет, но на этом все и завершалось. Цены за билеты оставались стабильно высокими, комфорта не прибавлялось, а пароходство продолжало получать прибыль. Пересекший Байкал в 1888 г. один из пассажиров так охарактеризовал стоимость билетов на пароход Кяхтинского пароходства: «Перевоз пассажиров дает ничтожно малый доход, но всякий переехавший Байкал в нынешнее лето знает, сколько это стоит и за что нужно заплатить: неоплаченным оставались фуражка на голове, пальто, если оно на плечах, сумка, подушка, да кажется все. По настоянию начальника края тариф за

¹³ Сибирь. 1884. № 27. С. 8.

провоз по Ангаре был понижен»¹⁴. В конце 1880-х — начале 1890-х гг. недостатка в грузах не ощущалось и Кяхтинское пароходное товарищество не опасалось ни конкурентов, ни того, что может остаться без работы. Государственная поддержка в виде ежегодных субсидий и практически полное отсутствие серьезной конкуренции, ставило Кяхтинское товарищество в положение старокупеческой монополии. Подобная ситуация приводила к тому, что «определение фрахтов и провозных плат в Байкало-Селенгинском бассейне регулировалось лишь соперничеством сухопутных дорог» [3, с. 211]. Сравнивая ценовую политику пароходных компаний в Западной и Восточной Сибири, К.Л. Оланьон писал, что «фрахты стояли здесь [в Восточной Сибири] в 15–20 раз более высокие, чем на реках Западной Сибири» [4, с. 34].

Подтверждением прочности позиции Товарищества стало официальное подписание 1 мая 1890 г. императором Александром III в Гатчине «Положения о срочном почтово-пассажирском и буксирном пароходстве по Байкалу» сроком на 12 лет с субсидией от казны за совершенные рейсы в размере 33 938 р.¹⁵. На основании утвержденного документа, два парохода товарищества — «Дмитрий» и «Платон» должны были выполнять в навигацию пять рейсов до Туркинских минеральных вод с заходом в устья рек Баргузин и Верхнюю Ангару и трижды в неделю пароходам полагалось рейсировать между с. Лиственичным и Мысовой. Время прихода и отхода пароходов, а также промежуточные пункты, куда обязательно следовало зайти, определялись самим товариществом по согласованию с местным почтовым начальством и подавалось на утверждение генерал-губернатору, после чего готовое расписание обязательно публиковалось на страницах местных периодических изданий.

¹⁴ Восточное обозрение. 1888. № 2. С. 9.

¹⁵ ГАИО. Ф. 31, оп. 3, д. 321, л. 92 об.

Одним из дополнительных условий, оговоренных в Положении, стало требование строительства на восточном берегу Байкала новой пристани, местом для которой определили Мысовую и оборудование там удобной гавани. Безусловно, такой выбор являлся не случайным и напрямую зависел от проектных планов строительства Транссибирской железной дороги. Если бы железнодорожной станцией вдруг стала не Мысовая, а какой-то другой пункт на восточном берегу Байкала, то товарищество должно было совершать именно туда срочные рейсы от Лиственичного. До открытия рейсов по маршруту Лиственичное — Мысовая, пароходы товарищества должны были следовать привычными маршрутами: с начала навигации до 1 октября ходить из Лиственичного в Боярскую, а с 1 октября до окончания навигации совершать рейсы из Лиственичного в Ключевку.

Строительство пристани в Мысовой следовало завершить за два года. Для этих целей местное начальство должно было отдать в аренду кяхтинцам около двух десятин казенной земли по цене 30 р. за десятину ежегодно до тех пор, пока они работают на Байкале. «На тот же срок Товариществу предоставляется в пользование за плату в 100 руб. в год местность, занятая его пристанью в с. Лиственичном. Участки же под пристани в Ключевке и Боярской оставляются в пользовании Товарищества бесплатно в течение двух лет со дня утверждения настоящего положения»¹⁶. Таким образом, на время строительства пристани в Мысовой, арендная плата за земельные участки в Ключевке и Боярской не взималась.

Кяхтинское пароходное товарищество обязывалось содержать на Байкале не менее двух пароходов мощностью минимум от 60 до 100 сил каждое. На пароходах и пристанях следовало продумать размещение всех необходимых для тушения пожара средств, и

¹⁶ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 321. Л. 90 об.

позаботиться об укомплектовании подвижного состава достаточным количеством спасательных шлюпок и баркасов. Особое внимание следовало уделить подбору квалифицированных кадров на должности капитанов, машинистов и рулевых. Товарищество обязывалось бесплатно перевозить все виды почтовой корреспонденции и бесплатно предоставлять каюты лицам, сопровождающим почтовые грузы. Оговаривалась и предельная плата за провоз пассажиров и грузов. Так, за проезд от с. Лиственичного до ст. Мысовой «с каютных пассажиров взималась плата не свыше 7 коп., а с палубных — не свыше 3 коп. за версту и за багаж при них состоящий, до 3/10 коп. с пуда с версты, за провоз детей от 10 до 15 лет взимается половинная плата; дети моложе 10 лет провозятся бесплатно. По линии от Лиственичного до Туркинских минеральных вод (260 верст), устья Баргузина (335 верст), Кругулика (480 верст), Сосновки (670 верст), устья Верхней Ангары (700 верст) и обратно, плата взимается с уступкой 40 % против вышеозначенного тарифа»¹⁷.

Одной из обязанностей Кяхтинского товарищества являлся перевоз через Байкал за цену вдвое меньше установленной нижних воинских чинов, арестантов и их семей, а также переселенцев.

Размер тарифов на грузоперевозки напрямую зависел от разряда груза. Относившиеся к первому разряду — чай, мануфактурные товары, пушнина и т.п. перевозились по цене 1/5 к. с пуда и с версты, а с грузов второго разряда: хлеба, мяса, рыбы, железа, строительных материалов и т.п. взималось не более 1/7 к. с пуда и версты¹⁸. Такие тарифы действовали только до 1 октября, после чего повышались для грузов 1 разряда до 1/8 к. с пуда и версты, а для 2 разряда до 1/10 к. с пуда и версты. За отдельную плату пассажиры могли перевезти свои экипажи или телеги, крупнорогатый и мелкорогатый скот.

¹⁷ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 321. Л. 91.

¹⁸ Там же.

Отдельно оговаривалась и скорость пароходов, которая не должна быть менее 10 верст в час, «при этом на привал и отвал от пристани полагалось по получасу». Если пароход приходил позже установленного в расписании времени, или уходил раньше положенного, то в этом случае товарищество «подвергалось денежной ответственности за каждый просроченный час: по линии Лиственичное — Мысовая по 22 руб., а по линии Лиственичное — устье Верхней Ангары по 5 руб.»¹⁹. Это условие не действовало, 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.

Несмотря на то, что в конце 1880-х — начале 1890-х гг. по Байкалу ходили пароходы не только Кяхтинского товарищества, но и нескольких частных судовладельцев, тем не менее, они не только не могли серьезно конкурировать с кяхтинцами, но и претендовать на заключение договора о содержании срочных почтово-пассажирских рейсов. В результате, кяхтинцы смогли добиться от государства значительного увеличения поверстной платы, а также более льготных для себя условий перевозки пассажиров и грузов.

Несмотря на большое количество жалоб со стороны пассажиров, а случалось и грузоотправителей на работу Кяхтинского пароходства, которые после начала грузопассажирских рейсов по Байкалу с завидной регулярностью появлялись на страницах местных газет, договор о продолжении почтово-пассажирского сообщения по Байкалу правительство подписало в 1890 г. именно с Кяхтинским пароходным товариществом. Это произошло не столько в силу того, что местные власти были целиком и полностью удовлетворены деятельностью Кяхтинского пароходства, сколько потому, что не находилось желающих перевозить не только частные, но и грузы государственного значе-

¹⁹ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 321. Л. 92.

ния, разнообразную почтовую корреспонденцию, а также пассажиров (группы переселенцев, воинские команды, партии ссыльных).

(Окончание в следующем номере)

Список использованной литературы

1. Коновалов Н.А. Водный транспорт Уфимской губернии в 1870-е годы / Н.А. Коновалов. — EDN PXPBDR // Вестник Челябинского государственного университета. — 2013. — № 6 (297). — С. 18–24.
2. Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX в. / В.Н. Большаков. — Новосибирск : Наука, 1991. — 216 с.
3. Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири к XIX — началу XX вв. / Г.Х. Рабинович. — Томск : Изд-во ТГУ, 1975. — 328 с.
4. Оланьон К.Л. Сибирь и ее экономическая будущность / К.Л. Оланьон. — Санкт-Петербург : Просвещение, 1903. — 252 с.

References

1. Konovalov N.A. Water Transport in the Ufa Governorate in the 1870s. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Chelyabinsk State University*, 2013, no. 6, pp. 18–24. (In Russian). EDN: PXPBDR.
2. Bolshakov V.N. *Essays on the History of River Transport in Siberia: XIX Century*. Novosibirsk, Nauka Publ., 1991. 216 p.
3. Rabinovich G.Kh. *The Big Bourgeoisie and Monopoly Capital in the Economy of Siberia in the Late XIX — Early XX Centuries*. Tomsk State University Publ., 1975. 328 p.
4. Aulagnon Cl. *La Sibérie Économique*. Paris, 1901. (Russ. ed.: Aulagnon Cl. *Siberia and its Economic Future*. Saint Petersburg, Prosveshchenie Publ., 1903. 252 p.).

Информация об авторе

Распопина Алена Александровна — кандидат исторических наук, доцент, кафедра международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, 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. Монопольные пароходные компании на Байкале в последней трети XIX в. Часть 1 / А.А. Распопина. — DOI 10.17150/2308-2488.2025.26(1).171-192. — EDN ILAXWW // Историко-экономические исследования. — 2025. — Т. 26, № 1. — С. 171-192.

For Citation

Raspopina A.A. Monopoly Steamship Companies on Lake Baikal in the Last Third of the 19th Century. Part 1. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2025, vol. 26, no. 1, pp. 171-192. (In Russian). EDN: ILAXWW. DOI: 10.17150/2308-2488.2025.26(1).171-192.