

JEL classification: L12, N73, N83

УДК 656.611.2(571.53/.54)

DOI 10.17150/2308-2488.2025.26(2).361-384

А.А. Распопина

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

Монопольные пароходные компании на Байкале в последней трети XIX в. Часть 2*

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 владель-

* Окончание. Начало см.: Историко-экономические исследования. 2025. Т. 26, № 1. С. 171-192.

цев 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 10 июня 2025 г.; дата онлайн-размещения 30 июня 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 2**

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

** Ending. Start see: Economic History and History of Economics. 2025. Vol. 26, no. 1. Pp. 171–192.

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 June 10, 2025; available online June 30, 2025.

К началу 1890-х гг. по Байкалу ходили суда двух конкурирующих частных пароходных компаний: Сибирского пароходного товарищества (оно занималось только грузоперевозками) под управлением И.С. Шишелова и субсидируемого казной Кяхтинского пароходного товарищества, основанного кяхтинскими первогильдейскими купцами. В 1892 г. Сибирское пароходное товарищество располагало несколькими парусными судами, двумя небольшими пароходами, предназначенными для грузоперевозок, и шестью баржами. В это же время в распоряжении Кяхтинского пароходного товарищества находились шесть паровых судов, 14 барж грузоподъемностью по 10–16 тыс. пудов, четыре полубаржи, поднимавшие по 4–8 тыс. пуд. груза [1, с. 202].

При создании Кяхтинского пароходного товарищества деятельную роль играл известный сибирский предприниматель — Яков Андреевич Немчинов, в дальнейшем состоятельные Немчиновы контролировали работу пароходства на Байкале, но очевидно среди компаньонов возникли разногласия и унаследовавший семейное дело Андрей Яковлевич весьма энергично взялся за создание собственного пароходства.

Летом 1893 г. к Иркутскому генерал-губернатору обратился с прошением Василий Никитич Власов на основании доверенности, полученной от А.Я. Немчинова. Власов сообщал, что его доверитель собрался завестись на Байкале свое отдельное пароходство «в виду многих затруднений, делаемых грузоотправителям и пассажирам Кяхтинским товариществом»¹. Для этой цели он уже заказал в Англии паровые машины для морских пароходов, которые должны доставить осенью 1893 г. и предполагал взять в аренду два участка береговой полосы в Лиственичном и Мысовой для собственной пристани. До 1893 г. эти участки арендовало Кяхтинское пароходное товарищество за 50 р. в год, но в связи с тем, что пароходство от участков отказалось, то Немчинов предполагал их арендовать сам.

Для передачи участков земли в аренду Немчинову требовалось получить согласие в Петербурге. Генерал-губернатор Горемыкин обратился к министру государственных имуществ, аргументируя просьбу тем, что в последнее время возникало слишком много жалоб на работу Кяхтинского пароходства и, хотя оно субсидируется государством и является единственным осуществляющим почтово-пассажирское сообщение, весьма желательно было бы содействовать «открытию нового самостоятельного предприятия Немчинова». Прошение было передано для рассмотрения в Департамент землевладения и в Министерство финансов. И уже скоро в Иркутск пришел ответ, который совсем не порадовал просителей. Телеграммой из столицы сообщали, что в связи со строительством железной дороги, и предполагаемым «устройством казенного пароходства по Байкалу от Лиственичного до Мысовой, решение вопроса о ходатайстве Немчинова до начала будущего года не может быть принято»².

¹ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 31. Оп. 3. Д. 407. Л. 6.

² ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 407. Л. 34.

Не дожидаясь окончательного решения вопроса и, очевидно, полагая что вся переписка скорее формальность, А.Я. Немчинов заготовил лес для трех судов, заказал в Екатеринбурге паровые котлы, выписал из Англии паровые машины и арендовал в Мысовой пристань. Осталась самая малость — получить разрешение на аренду двух участков под пристань в Лиственичном. Из Читы телеграфировали в Иркутск с просьбой поторопиться с выдачей разрешения. В ответ летели телеграммы, в которых настойчиво просили объяснить представителю А.Я. Немчинова крестьянину В.Н. Власову, что, несмотря на искреннее сочувствие генерал-губернатора предложению Немчинова об открытии пароходных рейсов, Управление министерством государственных имуществ совершенно четко обозначило свою позицию, отказав в аренде участков. Для детального разговора по этому вопросу А.Я. Немчинова вызывал в Иркутск начальник управления строительством сибирской железной дороги, но предприниматель не приехал.

Понимая, что дело с арендой присмотренных участков застопорилось и не дожидаясь окончательного разрешения вопроса, Немчинов договаривается с Павлом Иннокентьевичем Шипуновым и приобретает у него право пользования участком земли в 53 саж. (под № 23) на берегу Байкала, рядом с таможенной. Быстро получив по телеграфу из Таможенного департамента разрешение на сооружение в Лиственичном рядом с таможенной своей пристани, он начинает обустройство гавани и ведет строительные работы на берегу.

Не обращая внимания на более чем наполовину выполненный объем работ, иркутский генерал-губернатор потребовал остановить строительство в связи с тем, что Немчиновым «не соблюдались требования относительно построек 382 статьи Устава Путей сообщения, издания 1876 г.»³. Доверенный Немчино-

³ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 407. Л. 34.

ва — Зырянов — объяснял, что останавливать строительство нельзя, т.к. это приведет к непоправимым последствиям и разрушению волнами всего того, что уже успели сделать, принесет значительные материальные убытки и «создаст решительное засорение занятого постройкой фарватера Байкала, сделав впоследствии крайне затруднительным пользование этим береговым пространством даже каким-либо другим судовладельцам, хотя бы управлению казенным пароходством»⁴.

Зырянов мастерски обосновал необходимость продолжения строительства, добавив, что Немчинов готов завершить все работы, укрепив и устроив надежную гавань, в соответствии со всеми техническими требованиями, пригласив после завершения работ для проведения инспекции представителей технико-строительного надзора, с тем условием, что ему будет разрешено пользоваться гаванью. Но генерал-губернатор А.Д. Горемыкин ответил отказом, сообщив, что выдача разрешения на строительство пристани не относится к его компетенции, а с тем, чтобы не допустить засорения территории, посоветовал своевременно убрать начатые сооружения. Горемыкин информировал Зырянова, что за подобным разрешением следовало бы обращаться к министру Путей сообщения, но в настоящее время это едва ли возможно в связи с тем, что в Лиственичном планируется устройство пристани для казенного пароходства, поэтому рассчитывать на благоприятное решение вопроса не стоит.

Несмотря на неожиданно возникшее препятствие, пароходовладелец и его доверенный не собирались отступать. Очевидно, настойчивость и инициативность Немчинова и Зырянова достигли цели. Предложенные сибирским предпринимателем и его доверенным условия оказались весьма привлекательны для казны, и министр Путей сообщения А.К. Кривошеин разрешил

⁴ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 407. Л. 57.

окончить строительство дамбы. Со своей стороны, Немчинов обязался передать безвозмездно все строения казенному пароходству, если это понадобится.

В 1894 г. А.Я. Немчинов окончательно решил все вопросы, связанные с обустройством пароходных пристаней на западном и восточном берегах Байкала, и был готов «забрать» Кяхтинское пароходство в единоличную собственность. 15 апреля 1895 г. почетный гражданин Немчинов и распорядитель дел Кяхтинского пароходного товарищества почетный гражданин Молчанов подали прошение на имя иркутского генерал-губернатора, в котором сообщалось, что с навигации 1895 г. байкальское пароходство переходит в полную собственность Андрея Яковлевича Немчинова, который принимает на себя все обязательства бывшего Кяхтинского пароходного товарищества. Генерал-губернатор, препровождая прошение в Министерство финансов сообщал, что Кяхтинское товарищество вело в последнее время свои дела крайне неудовлетворительно, «что же касается Немчинова, то он принадлежит к числу самых крупных капиталов в Сибири, вследствие чего пароходное дело на Байкале, с переходом в его единоличное заведование, могло бы по всей вероятности только выиграть»⁵. Так пароходство перешло в собственность А.Я. Немчинова на тех же условиях, что и с Кяхтинским пароходным товариществом, с продолжением выплаты субсидии от казны в размере 33 938 р.

В октябре 1895 г. иркутский генерал-губернатор сообщал министру финансов о состоянии дел в пароходстве Немчинова: «Пароходство значительно изменилось к лучшему: прежних жалоб уже не слышно, газеты молчат. Построен новый морской пароход «Александр Невский». В навигацию 1896 г. на Байкале работало 4 парохода: «Иаков» (названный в честь отца Андрея Яковлевича), «Александр Невский»,

⁵ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 324. Л.109.

«Дмитрий» и «Иннокентий». Пароход «Александр Невский», снабженный паровым отоплением, был одним из самых комфортабельных, на пароходе «Иаков» использовалось электрическое освещение. На всех пароходах имелись аптечки с медикаментами и подробными инструкциями по их использованию.

А.Я. Немчинов старался приглашать на работу в пароходство опытных, проверенных людей, таких, которым он мог доверить управление своим предприятием. Так, в 1896 г. он назначает управляющим своим пароходством Иннокентия Иннокентьевича Могилева, который 15 лет назад был управляющим Товарищества транспортирования кладей по Байкалу. В том же году Немчинов и Могилев выразили намерение предпринять расчистку участка русла Ангары в половине версты от ее истока, чтобы из Байкала было легче спускаться в Ангару. На этом участке Ангары существовало два фарватера — правый и левый. Правый фарватер, где на протяжении 1,5 верст встречались подводные камни, представлял немалую опасность для сплавляющихся рыбацких байкальских судов, а движение пароходов оказывалось «совершенно невозможно, так как они значительно длиннее рыбацких судов и при обходе камней не могут без риска сделать необходимых крутых поворотов»⁶.

Предполагалось улучшить левый фарватер Ангары, по которому как раз и ходили с великой осторожностью пароходы А.Я. Немчинова, опасаясь сесть на отмели во время частых туманов, стелющихся преимущественно под левым берегом. Особенно в осеннее время пароходам нередко приходилось по несколько часов дожидаться, когда туман осядет, чтобы можно было безопасно следовать по Ангаре. В свое время еще Кяхтинское пароходное товарищество пыталось привести этот участок пути в порядок, но значительных успехов не достигло. Немчинов предполагал, что для

⁶ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 335. Л. 2.

расчистки фарватера достаточно вытащить отдельные мешающие движению камни и провести небольшое количество взрывных работ. Андрей Яковлевич не просил профинансировать проведение работ, а наоборот — собирался вложиться сам и готов был взять на себя ответственность за возможные убытки. Немчинова поддержал управляющий строительной и дорожной частями канцелярии генерал-губернатора И.Ф. Тамулевич, о чем ходатайствовал иркутскому генерал-губернатору. В результате кяхтинскому предпринимателю удалось получить одобрение и местных и центральных властей, но выполнить запланированные работы и получить ожидаемый результат оказалось не так просто.

Стремясь избавиться от конкуренции, как со стороны небольшого, все еще действовавшего Сибирского пароходного товарищества, хотя и занимавшегося практически исключительно грузоперевозками, так и со стороны остальных частных судовладельцев, А.Я. Немчинов действовал так же, как в свое время и Кяхтинское пароходное товарищество, — скупал все наиболее удобные участки на побережье Байкала, которые могли подойти для устройства пристаней.

Длительное время обсуждался вопрос о приобретении А.Я. Немчиновым Ключевской пристани. Одновременно с ним на эту пристань претендовал и представитель Сибирского пароходства И.С. Шишелов, обратившийся в Министерство финансов с ходатайством о разрешении ему приобрести Ключевскую пристань без торгов в арендное содержание сроком на пять лет⁷. Аргументируя свою просьбу, Илья Семенович Шишелов указывал на то обстоятельство, что в распоряжении Немчинова к 1896 г. уже находилось четыре пристани: две в Мысовой и две в Лиственичном. По мнению Шишелова, пароходовладелец Немчинов желая приобрести эту пристань, стремился стать мо-

⁷ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 409. Л. 1.

нополистом и «убить мое пароходное предприятие, так же, как он разорил дела бывшего “Кяхтинского пароходного товарищества”, после чего сильно возвысил фрахт перевозки»⁸. В результате непродолжительной переписки решение об аренде Ключевской пристани без торгов И.С. Шишеловым сроком на один год (только на 1896 г.) подписал Приамурский генерал-губернатор.

С окончанием срока аренды ситуация повторилась. Среди возможных арендаторов в очередной раз разгорелись бои за обладание Ключевской пристанью. И хотя местность в районе Ключевки не была привлекательной в промышленном отношении, но здесь в свое время силами Кяхтинского пароходного товарищества была оборудована гавань для судов, поэтому пароходовладельцы стремились заполучить ее в аренду. Кяхтинские купцы, будучи заинтересованы в понижении цен на перевозки своих товаров и опасаясь возможной монополии А.Я. Немчинова, предложили оставить пристань в общем пользовании всех судовладельцев, тем более, что строительство пристани велось не на казенные деньги. Кяхтинское купечество, хотя и не владело на Байкале ни одним пароходом, готово было «вносить арендную плату наравне с пристанью в Мысовой, по 60 руб. в год, на срок до 20 лет с тем, что бы никакими доходами от аренды не пользоваться»⁹.

Официально арендатора пристани должны были определить торги, в которых могли принять участие все заинтересованные лица, но торги не являлись проблемой для А.Я. Немчинова. Он вполне мог предложить любую сумму и стать обладателем Ключевки. Генерал-губернатор, всецело сочувствуя И.С. Шишелову, в обращении к министру финансов предлагал без торгов отдать пристань Шишелову сроком на 5–6 лет, с условием, что фрахты Шишелова будут на

⁸ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 409. Л. 2.

⁹ Там же. Л. 45.

10 % ниже немчиновских, которому в дальнейшем все же придется снизить цены, но министр финансов нашел более изящное решение. Он предложил оставить в 1897 г. эту пристань в общем пользовании всех судовладельцев.

Информация о принятом министром финансов решении дошла до Иркутска уже после завершения торгов, назначенных на 10 мая 1897 г. В них приняли участие 5 претендентов на аренду Ключевской пристани. В 1896 г. И.С. Шишелов арендовал пристань за 100 р. в год, Немчинов предлагал арендовать ее за 250 р. в год. В процессе торгов цена взлетела буквально до небес и достигла, казалось предельно возможной отметки в 1 400 р. в год, предложенных доверенным Немчинова, но желающие побороться за пристань не собирались сдаваться и доверенному Немчинова пришлось поднять цену до немыслимых 2 000 р. в год. В результате Немчинов выиграл торги, предложив за 24-летнюю аренду Ключевки 48 000 р. Не всех устраивал такой исход дела. Селенгинский окружной начальник, обращаясь к военному губернатору Забайкальской области, писал по поводу величины арендной платы, предложенной А.Я. Немчиновым: «он вернул бы ее с лихвой в первую навигацию на перевозке чаев одного кяхтинского купечества. И это посягательство на интересы потребителей, на понижение перевозной платы и на развитие возрождающейся промышленности и торговли не может быть выгодно для казны»¹⁰.

Вскоре разразился настоящий скандал. Зная о решении министра финансов, Шишелов взял подряд от кяхтинских купцов на доставку из Забайкалья в Иркутск 20 000 ящиков чая. Но каково же было удивление Шишелова, когда А.Я. Немчинов проинформировал его о том, что стоять у пристани его суда могут только с разрешения самого Немчинова и платой 100 р. в сутки, а складировать товары на берегу вообще запрещается.

¹⁰ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 409. Л. 86.

Возмущенный такой несправедливостью И.С. Шишелов обратился к генерал-губернатору с просьбой «отменить единоличное пользование Немчиновым этой пристанью». Он советовал генерал-губернатору обратить внимание на влияние, оказываемое Немчиновым на забайкальское начальство, которое в угоду Немчинову обходит распоряжение министра финансов.

Желая помочь мелким судо- и пароходовладельцам и не допустить монопольного владения байкальскими пристанями, начальник работ по постройке Забайкальской железной дороги обратился в Министерство путей сообщения с ходатайством о том, чтобы таким частным судохозяевам разрешили пользоваться пристанями парома-ледокола, которые возводились около Лиственичного и Мысовой. При этом можно было установить равную для всех плату в $\frac{1}{4}$ к. с каждого пуда груза. Ни министр путей сообщения князь Хилков, ни генерал-губернатор Горемыкин не возражали и оба ответили согласием. Но вопрос с Ключевской пристанью еще предстояло решить.

Недовольные исходом дела с Ключевкой пароходовладельцы созвали съезд, на обсуждение которого вынесли несколько вопросов, которые должны были определить действительно ли владельцам байкальских судов, занимающихся грузоперевозками, настолько необходима Ключевская пристань. Есть ли другие подходящие для пристани места на восточном берегу Байкала и насколько пострадают в материальном плане судовладельцы, если пристань все же будет сдана Немчинову. Подобные съезды судовладельцев были распространенным явлением и, с одной стороны, их можно считать ступенью в монополизации судоходства, а с другой, — они служили своего рода «трибуной для выражения своих проблем руководителями крупных пароходств и фирм» [2, с. 214]. Но если в Тобольской губернии на такие съезды собирались представители действительно крупных пароходств, то

на Байкале ситуация складывалась иначе. Такой съезд рассматривался как возможность противостояния непомерным аппетитам немчиновского пароходства.

Все присутствовавшие на съезде согласились, что Ключевка — наиболее удобное место, не требующее к тому же значительных затрат на содержание и ремонт. Кроме того, в начале 1890-х гг. значительно возрос грузооборот через эту пристань, достигнув 160 000 пуд. в год. По общему мнению, она являлась единственной безопасной стоянкой от Мысовой до Снежной и для рыбопромышленных судов. В случае, если аренда оставалась за Немчиновым, стоимость перевозимых через Байкал товаров заметно возрастала. Так, если во время аренды Ключевки И.С. Шишеловым, провозная плата с начала навигации до 1 октября составляла 60 к. с ящика чая, то Немчинов поднимал ее на этот же период времени вдвое. В конце навигации провозная плата на пристани у Шишелова варьировалась от 80 к. до 1 р. 50 к. с ящика чая, а у Немчинова на его пристани составляла 2 р. 20 к.¹¹ Немчинов и Могилев отказались принять условия, выдвинутые участниками съезда, и посчитали лучшим для себя отказаться вообще от пристани, раз торги не были утверждены.

В результате, содержание пристани согласилось принять на себя кяхтинское купечество, арендовав Ключевку на шесть лет с ежегодной платой 100 р., обязуясь при этом до навигации 1898 г. провести за свой счет необходимый ремонт, оцененный в 7 048 р. Для покрытия расходов по ремонту и управлению пристанью «купечеству предоставляется взимать по 1 коп. за каждый выгруженный или нагруженный пуд товара или по 5 коп. с места чая»¹². Одновременно постановили — разрешить вход в Ключевскую пристань всем без исключения судам и лодкам.

¹¹ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 409. Л. 87.

¹² Там же.

Так, в середине 1890-х гг. совершение почтово-пассажирских рейсов по Байкалу оказалось сосредоточено исключительно в руках кяхтинского купца Андрея Яковлевича Немчинова. И если первые год-два после того, как он приобрел все Кяхтинское пароходство, жалоб и нареканий со стороны пассажиров и грузоотправителей не было слышно, то в дальнейшем на страницах местных газет вновь стали появляться статьи, в которых высказывалось недовольство, а нередко и прямое возмущение работой теперь уже немчиновского пароходства. Негативные высказывались не только пассажиры немчиновских судов. Селенгинский окружной начальник так характеризовал деятельность кяхтинского купца: «Надежда на то, что Немчинов отнесется по доброй воле к казенным интересам и с большим вниманием, чем к воплям пассажиров на речных и байкальских пароходах, ничем пока не оправдывается»¹³.

Насколько жалобы и нарекания были справедливы, а ситуация соответствовала действительности сегодня сказать сложно, но по поводу некоторых материалов, опубликованных на страницах газет и журналов, разгорались целые баталии. В наши дни подобного плана газетные материалы мы могли бы назвать фейковыми, в конце же XIX в. управляющие пароходных компаний, отбиваясь от нападок прессы, называли их выдумками или клеветой. Статьи, содержащие сведения о работе пароходства на Байкале, могли отражать не только современное состояние дел, но и быть отголоском более раннего периода. Примечательна в этом плане публикация в «Восточном обозрении» за 1897 г. под заголовком «Пароходство на Байкале», перепечатанная из «Журнала Министерства путей сообщения» за тот же год: «В последнем номере официального “Журнала МПС” в статье “Байкальское озеро по изысканиям 1894 г.” находит-

¹³ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д.409. Л. 86.

ся отзыв об условиях плавания через Байкал на пароходах Немчинова (принадлежавших ранее Кяхтинскому товариществу). Необходимо указать, что при тех благоприятных условиях, которые предоставляет Байкал для плавания, сообщения по этому громадному озеру-морю на существующих пароходах Кяхтинского товарищества, пришедших в ветхость, надо признать рискованным при тихой погоде и опасным во время бурь»¹⁴. Давая объяснения по поводу опубликованного материала, Управление строительной и дорожной частями поясняло что, во-первых, все эти сведения содержались в пояснительной записке, которая прилагалась к отчету об исследованиях Байкала, проводившихся в 1894 г. Во-вторых, все это относилось к тому периоду, когда по Байкалу ходили пароходы Кяхтинского пароходного товарищества, а с передачей всего предприятия А.Я. Немчинову все разительно изменилось и все «пароходы, совершавшие ранее рейсы, заменены новыми»¹⁵. И хотя контрора пароходства опровергала подобные публикации, сложные ситуации, которые время от времени случались в работе пароходства, давали повод для новой порции критики.

В середине 1890-х гг., так же, как и в бытность Кяхтинского товарищества, по-прежнему напряженной оставалась ситуация с соблюдением времени отправления пароходов. О произвольном изменении расписания рейсов или вообще о несоблюдении утвержденного расписания движения пароходов совершенно недвусмысленно высказывался генерал-губернатор, подчеркивая, что ранний выход парохода равносителен для пассажиров, прибывших на пристань в соответствии с указанным в расписании временем «не заходу парохода на эту пристань». Это нарушает не только общественные интересы, но и пункты высо-

¹⁴ Восточное обозрение. 1897. № 28. С. 2.

¹⁵ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 340. Л.19.

чайше утвержденного Положения о срочных почтово-пассажирских рейсах. В связи с неоднократно повторяющимся нарушением расписания пароходных рейсов, управление строительными и дорожными частями уведомило контору пароходства, что если ситуация не изменится к лучшему и пароходы по-прежнему будут выходить не только из конечных пунктов, но и из промежуточных в произвольное время, то генерал-губернатор «будет требовать удаления виновных лиц, согласно пункту № 21 Положения о срочных почтово-пассажирских рейсах»¹⁶.

Слишком дорого стоили и билеты для пассажиров. Лишь после того, как по Байкалу стал совершать свои рейсы паром-ледокол, перевозивший пассажиров и частные грузы, пароходство сразу значительно сократило тариф.

До начала работы судов Байкальской железнодорожной паромной переправы, немчиновское пароходство приносило ощутимую прибыль. Количество пассажиров с каждым годом увеличивалось. В навигацию 1895 г. за перевоз пассажиров через Байкал на пароходах компания выручила 68 785 р. 87 к., в 1896 г. — уже 80 249 р. 84 к., а в 1897 г. выручка составила 90 676 р. 76 к. Не ощущалось недостатка и в грузоперевозках, являвшейся главной статьей дохода пароходства. В среднем, в этот период, чистый доход пароходства, за вычетом всех немалых расходов ежегодно составлял около 82 320 р. Наибольшую статью расходов составляло содержание пароходства, которое обходилось ежегодно около 300 тыс. р. (сюда входили амортизационные расходы на содержание судов и выплата заработной платы). С 1896 г. появляются сведения о содержании школы при пароходстве, на которую ежегодно тратилось от 1,5 до более чем 2 000 р. Существовала статья расходов на сухопутные грузоперевозки, которые обходились иногда более чем в 200 000 р. Уступки

¹⁶ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 340. Л. 4.

из фрахта и убытки из-за «неисправности при доставке грузов» тоже «съедали» часть заработанных за навигацию денег¹⁷.

Доходы пароходства складывались из следующих поступлений: пассажирских сборов, поверстной платы, платы за буксирование судов, платы за грузоперевозки, незначительную сумму составляла прибыль от продажи имущества (она могла составлять от нескольких десятков, до нескольких сотен рублей) и существовала еще одна категория, которая обозначалась «разные доходы». Наибольшую прибыль приносили грузоперевозки, которые могли составлять свыше полумиллиона рублей в навигацию. Неудивительно, что частники, владевшие одним-двумя пароходами, которые совершали рейсы по Байкалу, Селенге или Ангаре, осуществляли только грузоперевозки и, приобретая пароходы, они останавливали свой выбор исключительно на буксирных, а не пассажирских пароходах.

В конце 90-х гг. XIX в., когда начал постепенно возрастать поток переселенцев, пароходная компания Немчинова стала испытывать заметные трудности. Страницы местной печати более чем обычно пестрели жалобами на ее работу. Отмечалась максимально высокая провозная плата даже для переселенцев, предоставление для переезда через Байкал старых и непригодных судов, для движения которых не существовало установленного расписания. Таким образом, некоторым партиям крестьян приходилось ждать отправления парохода порой до трех недель¹⁸. На самих пароходах перевозились лишь небольшие (в несколько человек) партии переселенцев, остальные же партии в 100–120 чел. перевозились, как правило, на баржах. В трюмах помещались лошади и домашние животные, люди же

¹⁷ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 340. Л. 21, 48, 53.

¹⁸ Там же. Д. 352. Л. 1.

находились на палубе, среди телег и багажа, что во время шторма или сильного волнения подвергало их жизнь опасности. На палубах не существовало ни навесов, ни тентов, не было предусмотрено и печей, в виду этого в холодную погоду люди не могли согреться ни горячей пищей, ни даже кипятком. По сведениям администрации пароходства, в навигацию 1899 г. через Байкал было перевезено свыше 2 000 переселенцев, а в следующем году эта цифра возросла до 5 500 чел.

По мнению чиновника по особым поручениям при переселенческом управлении — Струковского, Немчинову следовало выставить ряд условий: люди должны перевозиться на специально оборудованных для этой цели баржах и размещаться в трюме, где необходимо установить нары в два этажа, трюм снабдить окнами по типу пароходных и палубными вентиляторами. На палубе обязательно должна находиться печь и значительных размеров куб для кипятка. Следовало позаботиться и об оборудовании двух небольших кают, одну из которых отвести под аптеку и сопровождающего партию «медицинского агента переселенческой организации», вторую подготовить для лазарета. Переселенцы не должны неделями ожидать возможности переправиться через Байкал, отмечал Струковский, количество пароходных рейсов должно зависеть от количества переселенцев, а при необходимости — стать ежедневным¹⁹.

Чрезвычайно высокой, относительно стоимости переселенческого движения в общероссийском масштабе, была провозная плата через Байкал. Так, билет взрослого человека стоил 1 р. 20 к., подростка — 60 к., чтобы перевезти лошадь стоило заплатить 2 р. и столько же за телегу. В то время как переселенческий билет от Киева до Иркутска стоил всего 6 р.

¹⁹ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 352. Л. 6.

70 к²⁰. В середине августа 1899 г. переселенческое управление министерства внутренних дел настойчиво требовало от иркутского генерал-губернатора повлиять на Немчинова с тем, чтобы он улучшил условия для переезда через Байкал переселенцев и «взимал плату ниже на 50 % против установленного в параграфе №12 Положения о срочных почтово-пассажирских рейсах»²¹. А после происшествия во время августовского шторма, когда переселенцы, пересекавшие Байкал на барже, около полутора суток вынуждены были находиться в море, последовал категорический запрет от иркутского генерал-губернатора на использование барж для переправы переселенцев. С навигации 1900 г. они должны были перевозиться исключительно на пароходах. На баржах можно было перевозить только лошадей и телеги с грузом, но лошадей в целях безопасности последних следовало перевозить, используя специальные широкие пояса, которые смогут поддерживать животных во время качки.

Переписка между центральной и региональной властями по поводу жалоб на работу немчиновского пароходства стала достаточно известна, и за А.Я. Немчинова вступился начальник гидрографической экспедиции, работавшей на Байкале Ф.К. Дриженко, которому ранее по первой же просьбе Андрей Яковлевич охотно предоставил на все лето свой пароход «Иннокентий». Федор Карлович побеседовал с управляющим пароходством Немчинова — Буйвидом, от которого, как он сам сообщал, получил все необходимые объяснения. По словам Дриженко, Буйвид отрицал факт трехнедельного ожидания переселенцами парохода, который стал основанием для жалоб и сообщал, что все рейсы задокументированы и могут быть подтверждены. Нет

²⁰ ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 352. Л. 6.

²¹ Там же. Л. 1.

превышения и в установленных ценах на проезд для переселенцев. В своем рапорте Дриженко информировал, что на Байкале у Немчинова есть три больших парохода: «Иаков» в 110 сил, «Феодосий» в 230 сил, «Александр Невский» мощностью в 120 сил. Все они, по мнению Дриженко, подходили для безопасного морского плавания и были приспособлены для перевозки большого количества пассажиров и грузов. Кроме трех перечисленных пароходов у Немчинова был еще один меньших размеров 100 сильный морской пароход «Иоанн Кронштадтский», тот самый, который пришел на Байкал через Карское море по сибирским рекам своим ходом. Ф.К. Дриженко отметил, что на всех пароходах есть шлюпки, а «пристани пароходства в Лиственничном и Мысовой содержатся в хорошем порядке. Противопожарные средства на судах и пристанях имеются, но ознакомиться с их состоянием я не имел случая»²².

После спуска на воду парома-ледокола «Байкал» основной поток переселенцев перешел на него, и лишь небольшая часть переезжала на частных пароходах. Активное использование паромов-ледоколов, которые могли легко перевозить весь идущий транзитом через Байкал груз, а также прекращение чайной торговли через Кяхту, в результате осложнения политической обстановки, принесли в навигацию 1900 г. — 65 096 р. 11 к. убытков для немчиновского пароходства²³. При этом, отмечалось, что истекший год можно было назвать еще благоприятным для пароходства «вследствие усиленного движения войск».

В 1900 г. в пароходстве, которое привычно называли немчиновским, сменились владельцы. В возрасте 40 лет умер Андрей Яковлевич Немчинов и пароходство перешло к его наследникам: Елизавете

²² ГАИО. Ф. 31. Оп. 3. Д. 352. Л. 6.

²³ Там же. Оп. 1. Д. 202. Л. 23 об.

Михайловне Немчиновой и Иннокентию Дмитриевичу Синицину. В навигацию 1900 г. доходы пароходства резко упали (и дело было не только в смене руководства) и владельцы едва ли могли надеяться на хороший заработок в следующую навигацию. В лучшем случае собственники могли рассчитывать только на грузы, идущие из Иркутска в Кяхту и в пункты, которые располагались не вдоль линии железной дороги, а преимущественно в северной части Байкала — в Баргузин, Туркинские минеральные воды, Сосновку, Верхне-Ангарск. По предварительным подсчетам общее количество грузов могло составить лишь около 250 000 пуд., что принесло бы приблизительно 61 355 р. дохода. Около 9 000 р. можно было бы выручить за пассажирские перевозки и, получив 10 000 р. казенной субсидии, общий доход пароходства составил бы лишь 80 000 р.²⁴ Это без учета необходимых затрат, принимая во внимание, что в предыдущие годы сумма была, как минимум, в 10 раз больше. Для сравнения — в 1899 г. пароходство А.Я. Немчинова заработало 866 784 р. 58 к., расходы в тот год составили 732 760 р. 39 к. Соответственно, чистой прибыли было получено 134 024 р. 19 к.²⁵

Естественно, содержание пароходства в подобных обстоятельствах, при столь резком снижении дохода становилось явно нерентабельным, учитывая еще и тот факт, что движение между восточным и западным берегами Байкала достигло значительной интенсивности в первую очередь в связи с вводом в эксплуатацию судов Байкальской паромной железнодорожной переправы. И хотя грузопоток возрастал, владельцы пароходства уже приняли решение. Единственной возможностью получения постоянных, хоть и не столь значительных, как прежде, денежных сумм, наследни-

²⁴ ГАИО. Ф. 31. Оп. 1. Д. 202. Л. 24.

²⁵ Иркутские губернские ведомости. 1899. № 15. С. 10.

ки А.Я. Немчинова видели в сдаче всего пароходства в аренду новым предпринимателям.

Пока шло строительство Транссибирской железной дороги, и особенно во второй половине 1890-х гг. размеры пассажиро- и грузопотока постоянно возрастали, и, хотя на Байкале работало субсидированное казной почтово-пассажирское пароходство, которое обязывалось перевозить грузы государственного значения, это не значит, что оно полностью могло взять на себя весь объем грузопотока через Байкал. Поэтому одновременно с «Кяхтинским», а потом и «Немчиновским» пароходствами появлялось все больше желающих заниматься перевозками грузов через Байкал, рекам Селенге и Ангаре. Чаще всего это были владельцы одного-двух пароходов, которые хотя и не составляли серьезной конкуренции в области доставки грузов, весьма жестко вели дела в вопросе аренды пристаней. После ввода в эксплуатацию ледоколов «Байкал» и «Ангара», взявших на себя большую часть перевозки грузов и пассажиров, на долю субсидированного почтово-пассажирского пароходства и отдельных частных судовладельцев осталась лишь незначительная часть грузов. Пароходовладельцы уже не могли держать максимально высокие цены и оставаться вне конкуренции, время старокупеческих монополий закончилось. Вместе с тем преобладание в Байкальском водном бассейне в конце XIX в. полных товариществ или товариществ на вере и отсутствие крупных акционерных обществ, к примеру таких как «Лензото» или «Товарпар», позволяет говорить о недостаточно высоком уровне концентрации капитала, а это являлось прямым следствием особенностей экономического развития региона, его географических характеристик и возможностей использования водных, шоссейных или железнодорожных путей сообщения, причем водные пути нередко являлись альтернативными.

Список использованной литературы

1. Распопина А.А. Судходство на Байкале: 170 лет с начала постоянного пароходного сообщения через Байкал / А.А. Распопина // Приангарье : годы, события, люди : календарь знаменат. и памятных дат Иркут. обл. на 2014 г. / сост. Л.А. Казанцева, Н.С. Пономарева. — Иркутск, 2013. — С. 200–204.
2. Волков А.Э. Судходные компании в Тобольской губернии начала XX века / А.Э. Волков. — EDN IAHFUJ // Вестник Тюменского государственного университета. — 2007. — № 1. — С. 213–217.

References

1. Raspopina A.A. Navigation on Lake Baikal: 170 Years Since the Beginning of Regular Steamboat Service Across Baikal. In Kazantseva L.A., Ponomareva N.S. *Priangarye: Years, Events, People. Calendar of Memorable and Commemorative Dates of Irkutsk Region for 2014*. Irkutsk, 2013, pp. 200–204.
2. Volkov A.Eh. Shipping Companies in the Tobolsk Province at the Beginning of the 20th Century. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta = Tyumen State University Herald*, 2007, no. 1, pp. 213–217. (In Russian). EDN: IAHFUJ.

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 2 / А.А. Распо-

пина. — DOI 10.17150/2308-2488.2025.26(2).361-384. — EDN AVOSRS // Историко-экономические исследования. — 2025. — Т. 26, № 2. — С. 361–384.

For Citation

Raspopina A.A. Monopoly Steamship Companies on Lake Baikal in the Last Third of the 19th Century. Part 2. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2025, vol. 26, no. 2, pp. 361–384. (In Russian). EDN: AVOSRS. DOI: 10.17150/2308-2488.2025.26(2).361-384.