

По волнам славного моря

История Байкальского пароходства, которое сейчас называется Восточно-Сибирским, до сих пор по-настоящему не написана. Еще в начале 90-х годов прошлого столетия на территории ремонтно-эксплуатационной базы флота существовал прекрасный музей ВСРП, в котором хранились уникальные документы и фотографии минувших времен, но с уходом старых кадров он оказался бесхозным и за ненадобностью ликвидирован, экспонаты утрачены, а город даже не заметил его исчезновения. Жаль! За полтора десятилетия существования пароходства в Иркутской губернии произошло немало интересных событий, так или иначе связанных с флотом.

Лиха беда начало

Известно, что первый пароход прошел по Ангаре в 1844 году. Из-за подводных камней и быстрого течения, направление которого часто менялось, район Братских порогов был непроходим для судов. Лишь самые отчаянные головы преодолевали их на карбасах. Первые суда ходили по реке только в дневное время. Из Иркутска они шли 554 километра до Заярска и обратно. Рейс длился 12 суток.

Судостроительных заводов на Ангаре и Байкале не было, механизмы для пароходов доставлялись из Европейской России и собирались на маленьких верфях. Первым байкальским судостроителем является купец Никита Мясников — владелец парохода "Наследник цесаревич" и нескольких мелких судов. Свое предприятие Мясников гордо именовал Байкальским пароходством, и под этим названием оно вошло в "Иркутскую летопись" Н.С.Романова.

Вскоре сибиряк греческого происхождения, отставной поручик Дмитрий Бенардаки тоже взялся за перспективное дело и построил два парохода, один из которых назвал именем генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н.Муравьева-Амурского, а другой — своим собственным.

После смерти Мясникова его наследники решили объединиться с конкурентом, и в апреле 1859 года было опубликовано извещение о создании совместного предприятия. С этого момента вместо двух рейсов в неделю пароходы начали делать три. "Наследник цесаревич" отходил с Лиственничной пристани по вторникам и пятницам, "Бенардаки" шел оттуда же по воскресеньям до Посольска и возвращался назад, а "Граф Муравьев-Амурский" предназначался для экстренных рейсов и по мере надобности ходил за товарами и возил пассажиров до Селенги. Первым начальником Байкальского пароходства был назначен служащий купца Бенардаки, Бессонов.

Губернатор Николай Муравьев-Амурский предпочитал пользоваться пароходом, названным в его честь. В июле 1860 года корабль прибыл с Байкала в Иркутск. Под гром холостых пушечных выстрелов, украшенный флагами, "Граф Муравьев-Амурский" подошел к пристани и отдал якоря напротив пароходной конторы. На берегу собралась огромная толпа горожан, не скрывавших своего восторга. Н.Н.Муравьев поднялся на борт и под трепет дамских платочков и швыряние мужских головных уборов отбыл на Байкал по служебной надобности.

Байкальские трагедии

В том же году Бенардаки продал свои корабли купцу Василию Рукавишникову, и на Байкале вновь появилось два пароходства: одно — наследников Мясникова, другое — Рукавишникова. Оба назывались Байкальскими. А уже в 1867 году иркутский купец и меценат Иван Хаминов построил еще один пароход, предназначенный для грузовых перевозок по Селенге в Забайкалье.

Корабль был железным, с машиной в 60 лошадиных сил. Он прибыл в Иркутск вечером 25 августа, и на следующий день публично было объявлено, что любой желающий может подняться на его борт и совершить бесплатную прогулку по Ангаре. Утром пароход пошел к Вознесенскому монастырю. Набережная вплоть до собора была запружена народом. Из монастыря на борт судна была принесена икона и совершен молебен. В течение дня новый пароход совершил несколько прогулочных рейсов, а вечером в городском саду устроили

народное гуляние с фейерверками. В честь знаменательного события центр Иркутска был иллюминирован.

Праздник был омрачен несчастным случаем, произошедшим на набережной. В давке экипаж купца Иннокентия Котельникова, запряженный двумя лошадьми, смял девятилетнюю Груню Шабарову, державшую на руках полуторагодовалого братика Колю. Девочка получила тяжелые ушибы, а ребенок погиб.

После отмены крепостного права байкальский флот рос как на дрожжах. Новые предприниматели спешили вложить денежки в судостроение, и новые корабли бороздили просторы Славного моря. В любом большом деле бывают успехи и неудачи, а иногда случаются и трагедии.

В ночь на 12 октября 1869 года одна из таких трагедий произошла в Лиственничном. В два часа ночи в сотне метров от берега загорелся недавно спущенный на воду деревянный пароход "Генерал Корсаков". Утром он намеревался идти в поселок Ангарск, поэтому в трюме было заготовлено много дров. Судно вспыхнуло как факел и сгорело дотла. Стоимость парохода составляла 37 тысяч рублей, но никакими деньгами нельзя было оценить жизни помощника машиниста и кочегара, погибших в бушевавшем пламени.

А в декабре того же года на Байкале погиб пароход "Иннокентий", названный в честь иркутского епископосвятителя. Корабль был построен в 1865 году, имел машину в 100 лошадиных сил. Заканчивалась его четвертая навигация. С 17 по 24 декабря на море разыгралась буря, и пароход был выброшен на камни возле Ушканьих островов, близ полуострова Святой Нос. В конце месяца спасательная экспедиция обнаружила на месте крушения только переломанное днище и несколько досок. Из тридцати человек, находившихся на борту "Иннокентия", никто не спасся.

Становление флота

Развитие промышленности и увеличение товарооборота требовали создания единого судоходного предприятия, поэтому в конце 1870 года Иркутская городская дума рассмотрела проект устава акционерного общества "Байкальское пароходство". Учредителями общества стали потомственные почетные граждане Аполлон Белоголовый и Иосиф Катышевцев, купец первой гильдии Михаил Пономарев, генерал-майор Леонид Софиано и коллежский асессор Василий Бутыркин. Уже 19 января 1871 года был утвержден график почтово-пассажирских перевозок по Байкалу.

На следующий год купцы второй гильдии Иннокентий Могилев, Федор Елизов, Моисей Шмулевич, братья Федор и Иван Шишеловы учредили Товарищество срочного и буксирного пароходства под фирмой "Байкальское пароходство", взяв на себя обязательство содержать срочные почтово-пассажирские и буксирные перевозки. За перевозку почты, воинских чинов с семьями, арестантов, переселенцев и казенных грузов товарищество получило от правительства вспомоществование в виде платы по 2 рубля 50 копеек за каждую версту рейса между Лиственничным и Посольском и обратно (расстояние 100 верст). Договор между правительством и товариществом был заключен на 12 лет. Интересно, что правительственные чиновники мерили водную гладь не милями, а сухопутными верстами.

В следующую навигацию по Байкалу ходили три парохода, принадлежавших товариществу: от пристани Крестовой до Посольска — "Генерал Синельников", вновь построенный "Генерал Корсаков" совершал буксирные рейсы в разные пункты, а "Николай" возил грузы и пассажиров от Байкала до Братско-острожного селения.

Официальным днем рождения Байкальского пароходства можно считать 21 марта (по старому стилю) 1875 года, когда император Александр II высочайше утвердил Положение о почтово-пассажирском и буксирном пароходстве на Байкале. В его составе были пароходы "Генерал Корсаков" и "Генерал Синельников", буксирные парусники "Иннокентий", "Иоанн", "Владимир" и "Лазарь", два баркаса и 12 лодок. Инженером-механиком пароходства был германский подданный, два капитана и два машиниста — здешние уроженцы, 12 служащих и 100 рабочих — таков первый штат байкальского флота.

Первые ледоколы строил политек

В конце 90-х годов XIX века инженеры, прибывшие из России, начали строить на Байкале ледокольные суда. Сибиряки скептически отнеслись к этой затее — им казалось невероятным, чтобы корабль мог на расстоянии 40—50 верст ломать байкальский лед с его торосами. И действительно, каждую зиму ледоколы стояли в гавани на ремонте.

Строителем первого ледокола был инженер В.А.Заблоцкий, который нуждался в опытном и честном счетоводе. Дело было многомиллионное, поэтому честность ценилась превыше всего. Заблоцкому

посоветовали взять на эту должность бывшего заведующего ленским пароходством "Громова и сыновья" Марка Натансона. Этот человек был старейшим народником, одним из основателей тайных обществ "Земля и воля" и "Народное право", соратником Петра Кропоткина и Германа Лопатина, Сергея Кравчинского и Дмитрия Клеменца. Он много лет провел в тюрьмах и ссылках и в очередной раз прибыл в Иркутск по этапу.

Заблоцкий рискнул взять на работу государственного преступника и не пожалел об этом. Натансон поселился в Лиственничном, держал в узде инженеров и подрядчиков, не давал спуска и самому Заблоцкому, и под его строгим присмотром в 1899 году ледокол "Байкал" был торжественно спущен на воду. На праздничном обеде губернатор Горемыкин присоединился к тосту, произнесенному в честь политического ссыльного.

Вскоре сошел со стапелей и ледокол меньших размеров — "Ангара". Но до Иркутска уже дошла железная дорога, и ледоколы, предназначенные для перевозки по Байкалу целых поездов, оказались не у дел. Правда, во время Русскояпонской войны "Байкал" и "Ангара" помогли передвижению войск и грузов на Дальний Восток.

Гибель капитана Ульянова

О трагедии, происшедшей в 1919 году на ледоколе "Ангара", написано предостаточно. Перед самым падением колчаковского режима палачи адмирала убили на борту "Ангары" 31 человека. Это были социалисты-революционеры, члены Политцентра, схваченные белой контрразведкой.

Среди погибших был и член ЦК партии эсеров Борис Марков. Гораздо меньше известно о гибели капитана парохода "Работник" Константина Ильича Ульянова. Несмотря на отчество и фамилию, он не был родственником большевистского вождя, но взгляды его разделял. Когда летом 1918 года Советы в Сибири были свергнуты, Ульянов увел из Иркутска в Верхнеудинск, где находился партизанский отряд анархиста Нестора Каландаришвили, пароходы "Граф Муравьев-Амурский", "Малыгин" (будущий "Лейтенант Шмидт"), "Сибиряк", "Таразан"???? и деревянную баржу "Тунгуска". В то время на Селенге было еще три парохода — "Работник", "Бурлак" и "Кооператор".

В августе отряд Каландаришвили вынужден был отступить к монгольской границе. Кавалеристы шли по Кяхтинскому тракту, а пехоту перевозила флотилия под началом Ульянова. У села Зарубино на Селенге суда остановились. Партизаны ушли по Джидинскому тракту, а команды пароходов остались на месте. Ульянов приказал утопить в Селенге наиболее важные судовые механизмы, чтобы колчаковцы не могли использовать флот. Вскоре колчаковцы настигли речников, и капитан Константин Ульянов был расстрелян. После изгнания белых из Иркутской губернии пароход "Работник" был назван именем его капитана.

Это лишь один эпизод из истории Гражданской войны в Сибири с участием речников.

Автор: Игорь Подшивалов © Номер один ИСТОРИЯ , БАЙКАЛ 👁 4851 05.09.2004, 15:17 📄 338

URL: <https://babr24.com/?ADE=15147> Bytes: 10758 / 10723 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)