



Канн Сергей Константинович

СНС ГПНТБ СО РАН

skann@yandex.ru

Российские моряки в горах Прибайкалья

Прибайкальский регион в кон. XIX – нач. XX в.



- Строительство Сибирской железной дороги обратило внимание правительства на изучение и освоение Прибайкальского региона
- В конце 1892 г. создан Комитет Сибирской железной дороги, под эгидой которого снаряжались экспедиции в Сибирь и на Дальний Восток
- Вопросам изучения Байкала Комитет посвятил не менее 30 дел, а общие затраты на исследования составили около полумиллиона рублей

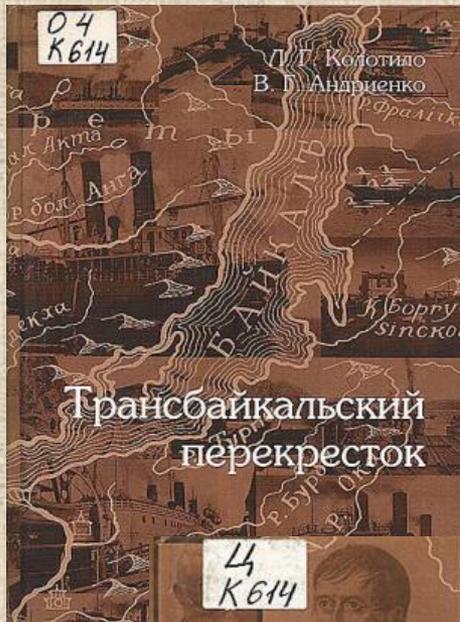
Гидрографическая экспедиция Ф.К. Дриженко (1896–1902)

- Летом 1896 г. на Байкал был командирован опытный гидрограф Фёдор Кириллович Дриженко для предварительной рекогносцировки озера и подготовки программы работ
- На винтовом пароходе «Иннокентий» купца Немчинова Дриженко обошёл всё озеро и составил пятилетний план мероприятий по описанию Байкала
- За 6 лет гидрографических работ моряки сняли 3900 вёрст побережья, прошли шлюпочным и судовым промером более 9 тыс. вёрст и измерили 275 тыс. глубин
- Экспедиция подготовила временную меркаторскую карту судоходной части озера (10 вёрст в дюйме), «Атлас Байкала» на 31 листе и подробнейшую «Лоцию и физико-географического очерк озера Байкал», изданную в 1908 г.

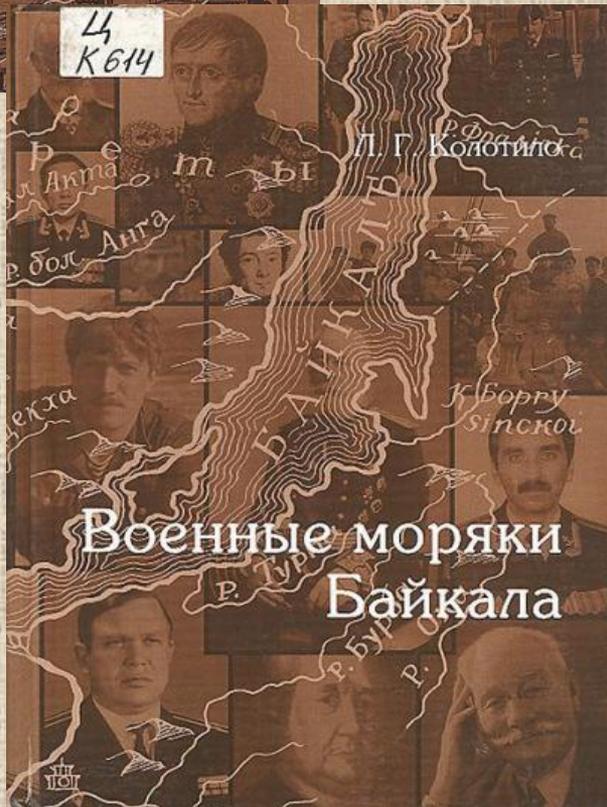


Ф.К. Дриженко (1858–1922) в мундире генерала Корпуса гидрографов (фото 1913)

Библиография



Л.Г. Колотило



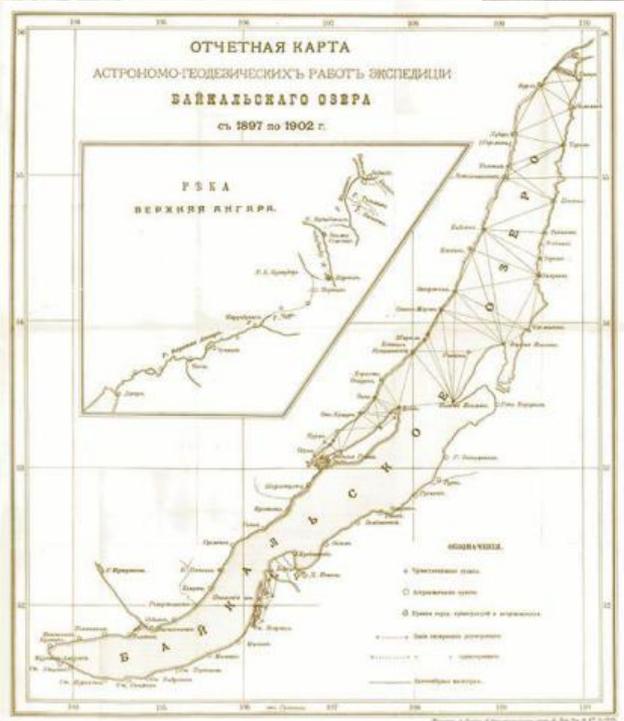
- **Колотило Леонид Григорьевич. Военные моряки Байкала: проблемы исторической реконструкции деятельности военных моряков российского флота по физико-географическому изучению и освоению озера Байкал в XVIII–XX вв.** / науч. ред. Б.П. Полевой; отв. ред. В.Д. Доценко; Рус. геогр. о-во, Лимнол. ин-т СО РАН. СПб.: Наука, 2004. 559 с.: ил. Указ. имен: с. 546–555. Библиогр.: с. 538–545. 300 экз.
- **Колотило Леонид Григорьевич. Трансбайкальский перекресток: проблемы транспортных путей и железнодорожной паромной переправы через озеро Байкал на рубеже XIX–XX вв.** / Л.Г. Колотило, В.Г. Андриенко; отв. ред. К.Я. Кондратьев; Рус. геогр. о-во, Лимнол. ин-т СО РАН. СПб.: Наука, 2005. 517 с.: ил. (Серия «Baicalica»; кн.2). Указ. имен: с. 508–514. Библиогр.: с. 496–504. 300 экз.

Работы экспедиции Ф.К. Дриженко

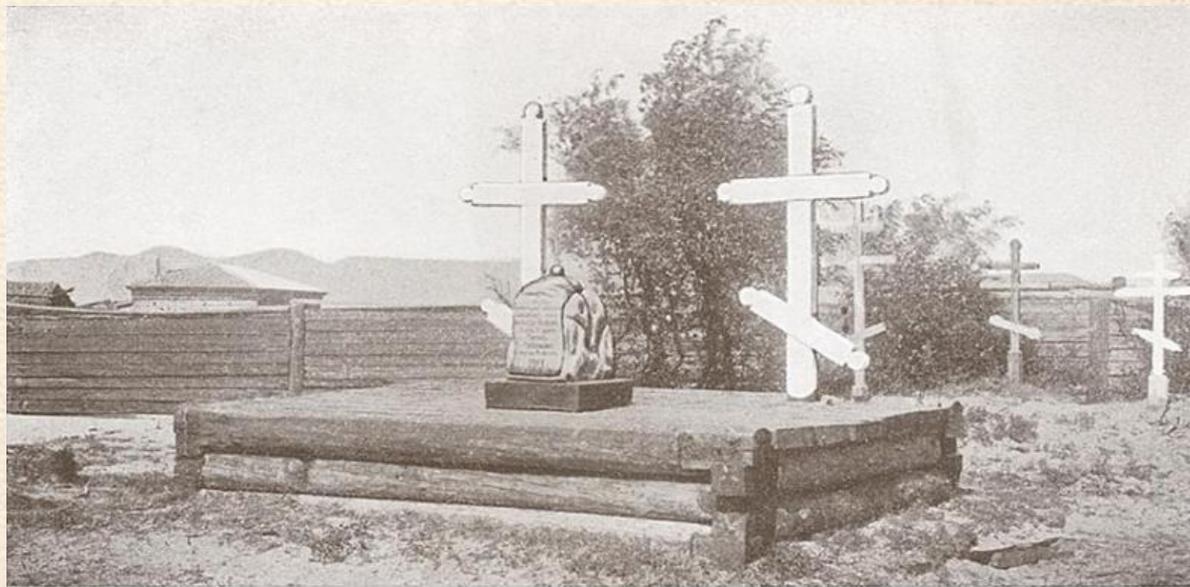
1897–1902



Колёсный пароход
«Иннокентий»



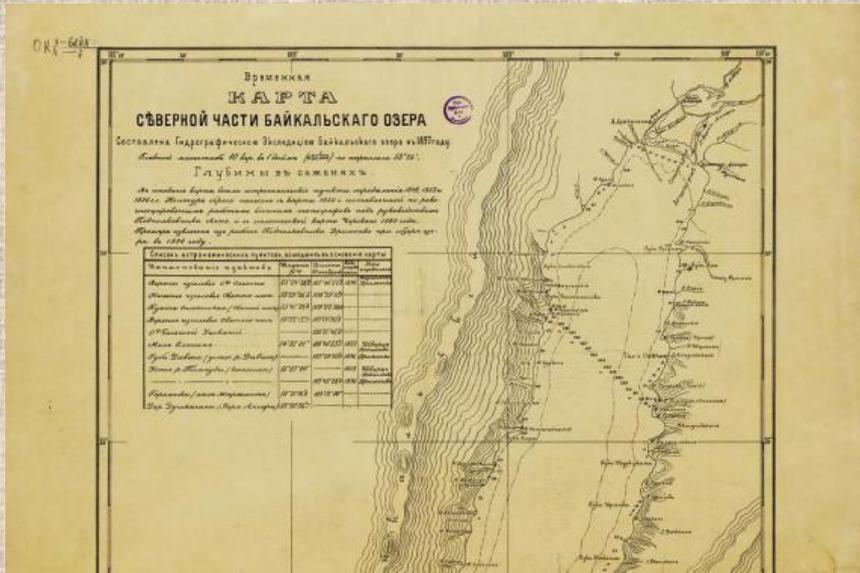
Потери экспедиции



Дагарское устье. Могила матросовъ Экспедиции Полевчика и Свѣтлишана, утонувшихъ въ 1901 г.

- В последний год 5-летней программы работ (1901) экспедиция исследовала северную часть Байкала до устьев рек Кичеры и Верхней Ангары. В этом году моряки впервые понесли потери в личном составе – при переправах на маленьком плоту и тунгусской шлюпке из берёзовой коры погибли матросы Тихон Светлишин и Алексей Полевик
- В «Отчёте о работах» за 1901 г. начальник экспедиции Ф.К. Дриженко писал, что оба случая *«являются следствием избытка отваги и лихости команды, но, к сожалению, в данном случае неудачно приложенной»*
- По ходатайству морского министра Тыртова семьям погибших (вдове, малолетнему сыну и престарелым родителям Полевика и старикам-родителям Светлишина) Комитет Сибирской железной дороги выделил 150 рублей. Положение о выдаче пособия подписал лично Николай II

Освоение Северного Прибайкалья



- За три года моряки построили на Байкале 10 маяков. О суровой жизни их смотрителей Дриженко написал в отчёте за 1901 г.:

«Жизнь этой маленькой семьи (смотрителя и его жены на острове Ушканьем), затерянной среди Байкала в обществе диких зверей, на глазах у них разорвавших двух собак, была настолько тягостна, что когда в июне пришел туда снова "Иннокентий", то здоровый и сильный мужчина не смог удержать слез, разговаривая снова с живыми людьми...»



Горячий источник на мысь Котельниковскомъ (темпер. воды 45°).

- После завершения работ экспедиции правительство предполагало развивать судоходство на Байкале и, в частности, организовать широкую доставку грузов на золотые прииски на севере озера
- Купец А.Я. Немчинов вложил 20 тыс. р. в изучение пути до Бодайбо, сокращавший дорогу по Лене и Витиму на 700 верст. Но в июле 1900 г. он умер и замысел конно-железного «волока» через горные перевалы остался нереализованным

Северное Прибайкалье



Исследование пути от Байкала на Витим

- Дриженко настоял на том, чтобы летом 1902 г. продолжить отыскание удобного пути на Витимские прииски
- Дорога должна была не только оживить золотодобычу, но и способствовать хозяйственному освоению Прибайкалья, богатого строевым лесом, покосами и рыбными промыслами
- Перевозку грузов через водораздел к Витиму Дриженко предлагал поручить локобилям, способным тянуть по плохой дороге 4 груженых вагона со скоростью 8 вёрст в час (такие использовал золотопромышленник Грот в Урге)



Программа работ верхнеангарской экспедиции 1902 г.

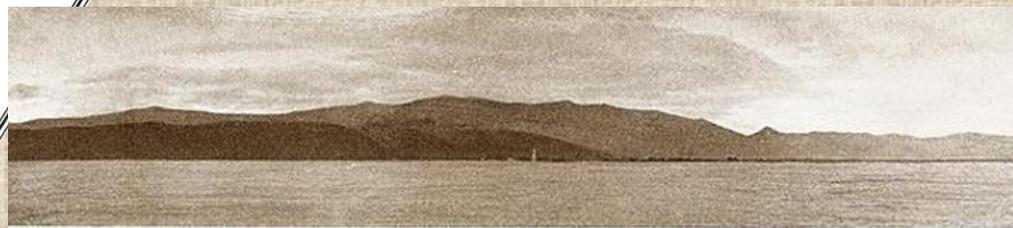
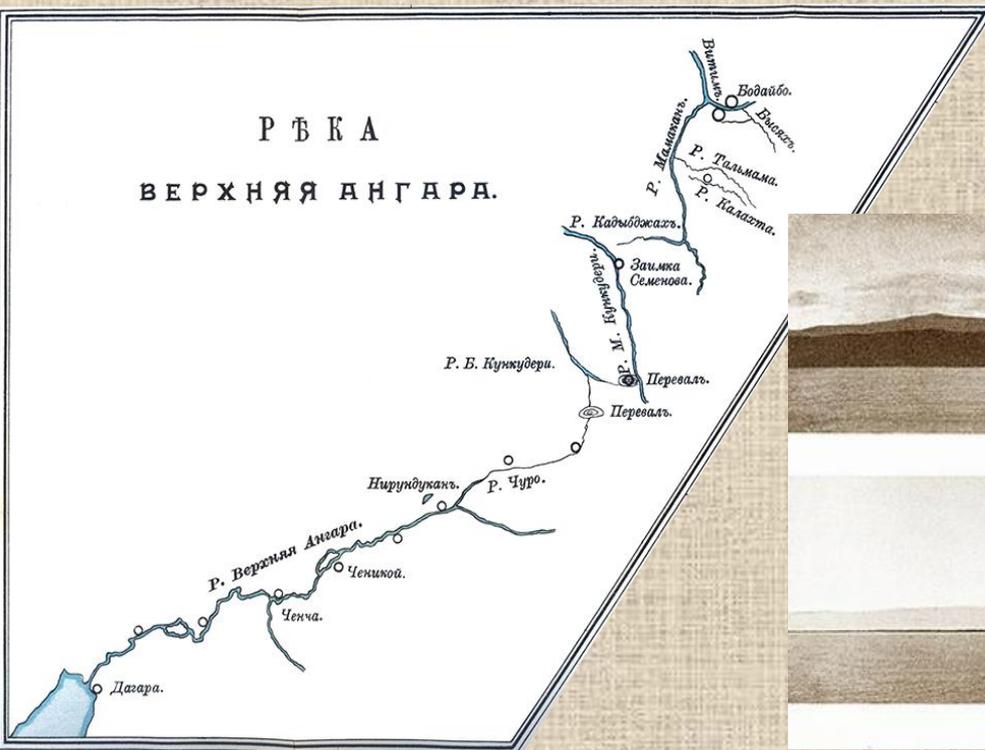


Предполагалось, что изучение реки Верхней Ангары захватит 230 вёрст до впадения в неё р. Чуро. Кроме того, проектировалось исследование «волока» в 300 вёрст от устья Чуро до резиденции Бодайбо

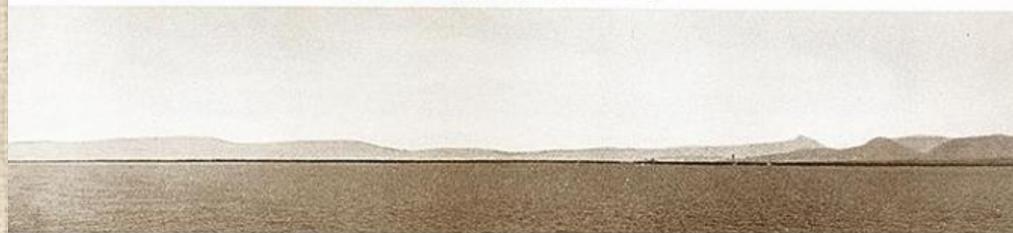
Экспедиция разделилась на 5 партий:

- ❑ I-ю (лейтенанта Белкина)
- ❑ «Бодайбинскую» (капитана Иванова)
- ❑ II-ю (капитана Рощина)
- ❑ III-ю (капитана Васильева) и
- ❑ партию начальника экспедиции (Дриженко)

Р Ъ К А
ВЕРХНЯЯ АНГАРА.



Душкочанское устье р. Верхней Ангары.



Дагарское устье р. В. Ангары.

Бодайбо

основан в 1864 г.

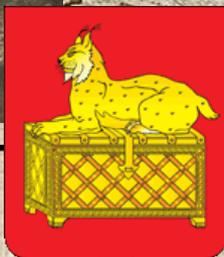
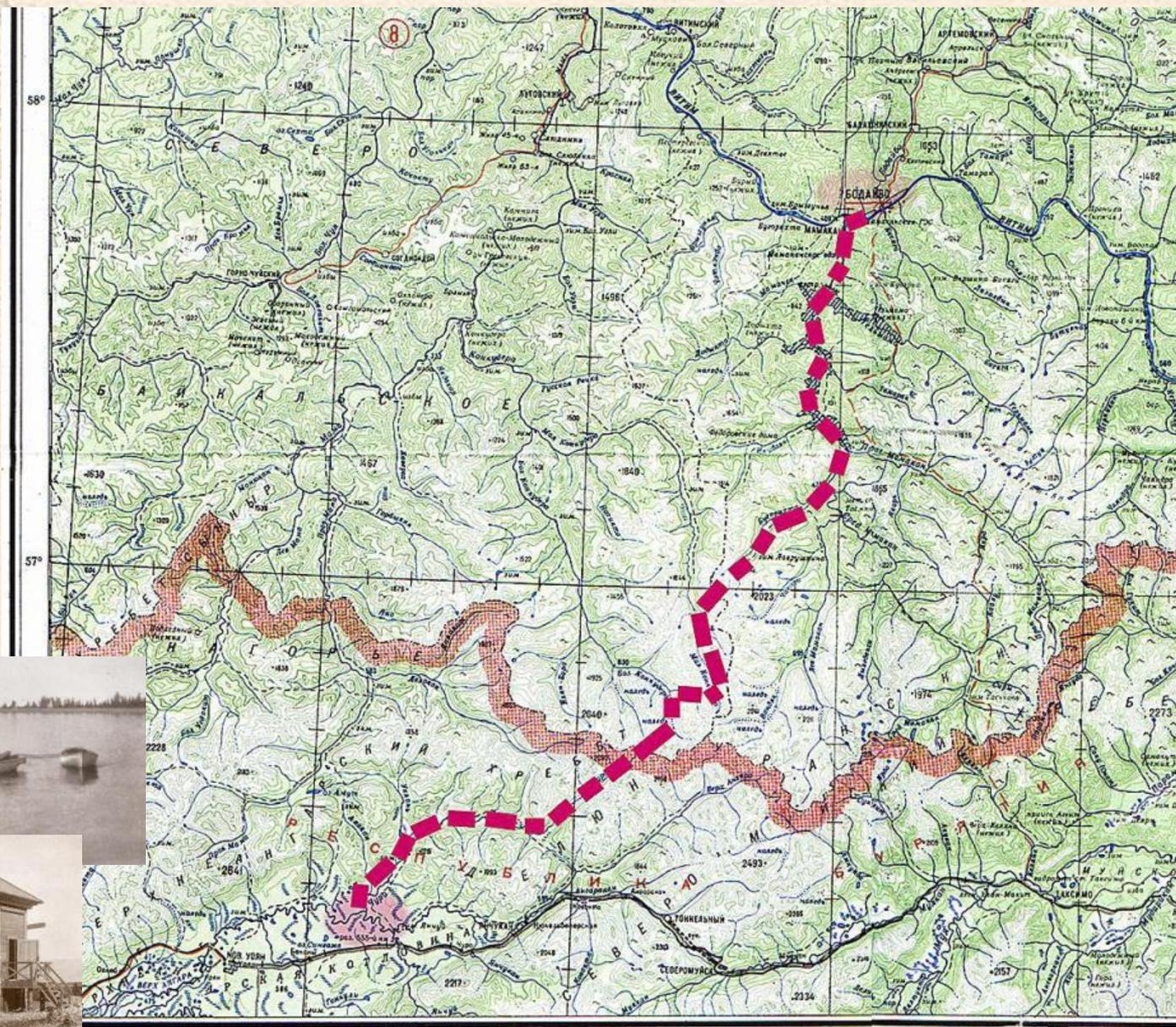


СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ЛЕНСКИХ ПРИСКОВ

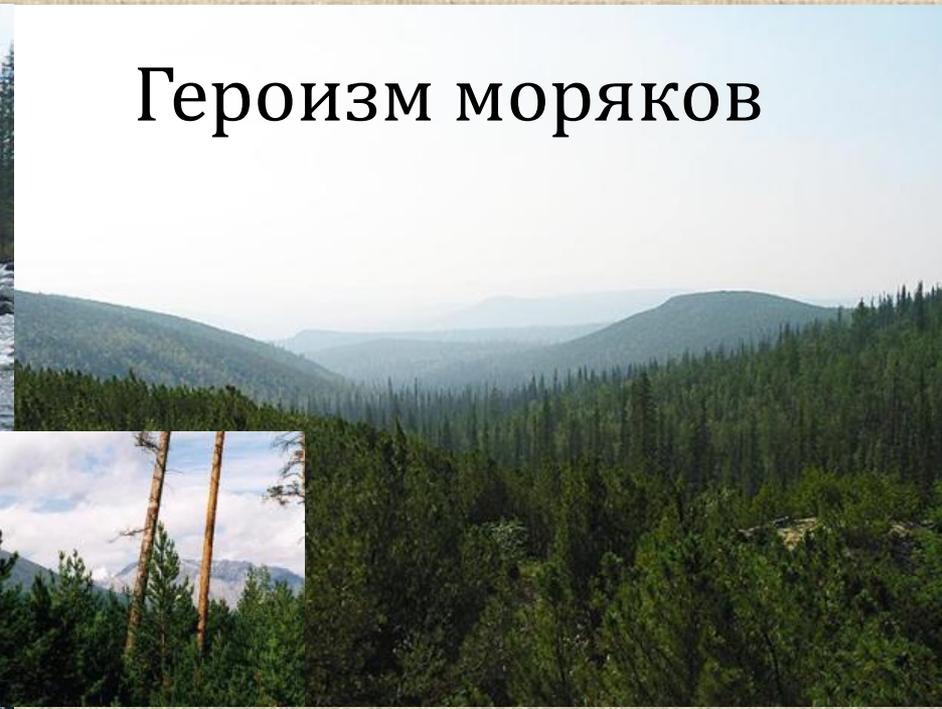


- В начале XX в. Бодайбо представлял собой довольно значительное селение (с 1903 – город).
- Здесь располагались резиденции пароходных и золотопромышленных компаний, торговые учреждения, отделение Русско-Китайского банка, телеграф, узкоколейная железная дорога к приискам.
- Ежегодно на прииски доставлялось около 3 млн пудов грузов. Перевозка зависела от полноводности р. Лены, отнимала много времени и средств

Маршрут партий с 28.05 по 12.09.1902 г.



Героизм моряков



■ Из «Дневника» начальника I-й партии лейтенанта Ф.М. Белкина:

7 августа – выйдя в 6 утра умываться, увидел, что всё кругом стало бело... Пошли по тропе – натерпелись столько, что даже и не описать... 10–15 вёрст шли целых 6 часов... К вечеру снова пошёл снег, вид совершенно зимний. Не может быть, чтобы зима... во всяком случае до половины августа буду двигаться вперёд..

22 августа – день неудачный, нервы совсем сдали... При переходе через Кункудери сорвался с камня и упал в воду... Заболела нога, пришлось развьючиться и ехать верхом. Теперь уже споткнулся конь при переправе вброд – вместе полетели в воду...
«От принятой ванны у меня зубы выбивали дробь», нестерпимо ныла нога...
«Утешает, что, видимо, удастся довести работу до конца...»

Героизм моряков



■ Назад партия Белкина возвращалась в конце августа – при зимней непогоде и размокших от снега дорогах. Люди были истощены, лошади питались побегами берёзы. За 9 дней пало 7 лошадей. К счастью, в один из дней (31.08) Белкину удалось убить дикого оленя.

■ Из отчёта Дриженко:

«Надо было видеть, с каким напряжённым вниманием наблюдала команда, как лейтенант Белкин полз по грязи к своей добыче, которая благодаря прикрытию из деревьев и шуму р. Чуракана не видела и не слышала своего врага.

Ещё оставалось сажён 100, как олень проявил беспокойство и надо было стрелять во что бы то ни стало, а у Белкина был дробовик, заряженный вновь изобретённой нарезной пулей.

Все с тоской замерли, когда вслед за выстрелом олень сделал 2 огромных прыжка, но тотчас же свалился; ещё прыжок – и мёртвый олень лежал на самом берегу реки.

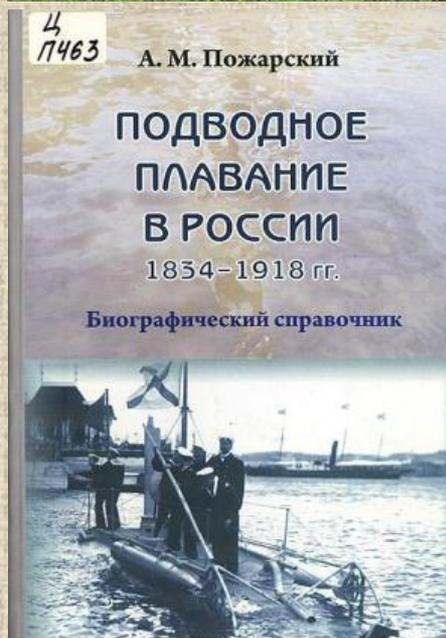
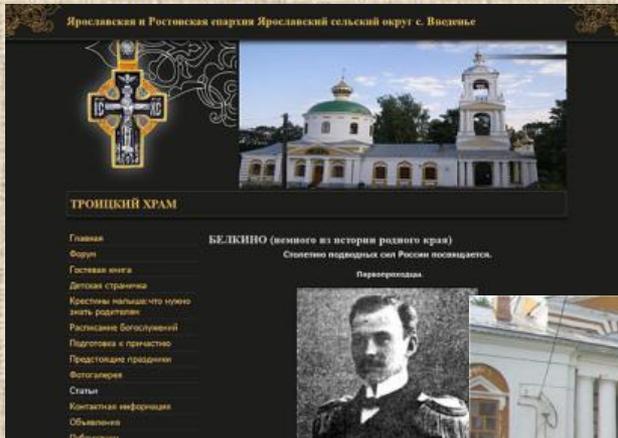
Команда, забыв холод, почти вся бросилась вброд через реку за оленем и с торжеством принесла его в лагерь».

РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 63. Л. 223

Белкин Фёдор Михайлович (9.06.1869 – ?)

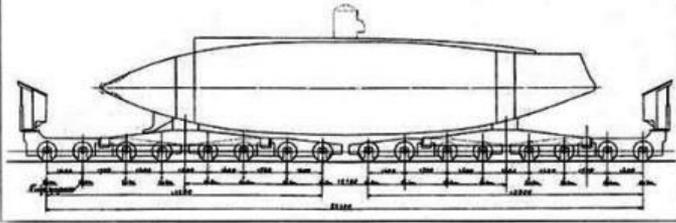
БЕЛКИН Федор Михайлович – из потомственных дворян Калужской губернии, полковник корпуса гидрографов. Брат подводника Николая Михайловича Белкина.

- На действительной службе – с 14.05.1888, служил в Черноморском флоте. Участвовал в Отдельной съёмке Балтийского моря.
- С 6.01.1897 – назначен помощником начальника Гидрографической экспедиции Байкальского озера. 17.03.1897 – избран действительным членом Восточно-Сибирского отдела ИРГО. 5.04.1898 – произведён в лейтенанты.
- 27.04.1898 – 13.03.1900 – служил помощником начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (на пароходе «Пахтусов»).
- 13.03.1900 – вновь назначен помощником начальника Гидрографической экспедиции Байкальского озера.

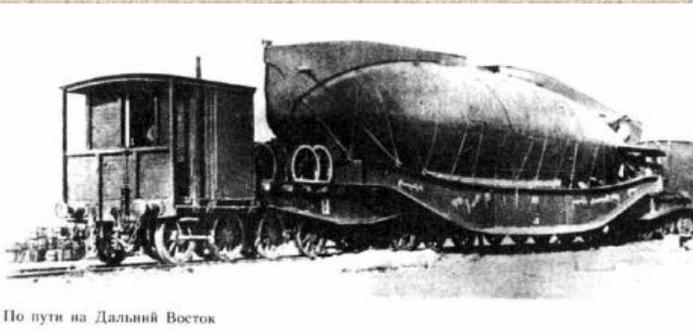


Война 1904–1905

Осьма транспортера
для перевозки миноносца «Дельфин»
№ 4.6.



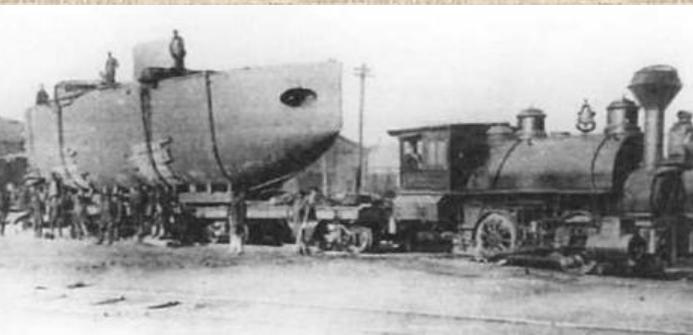
Транспортер для перевозки подводной лодки «Дельфин» по железной дороге.
Из фондов ЦВММ. Публикуется впервые



По пути на Дальний Восток



Подводная лодка «Налим» типа «Касатка»



- 12.08 – 1.10.1904 – для обучения подводному плаванию Ф.М. Белкин служил вахтенным начальником на миноносце (подлодке) «Дельфин» под командованием кап. II ранга М.Н. Беклемишева .
- 23.08.1904 – 3.01.1906 – командовал миноносцем «Налим». 26.08.1904 подлодку спустили на воду, а уже 1 ноября вместе с «Налимом» убыл во Владивосток по железной дороге (прибыл 13.12).
- 23.12.1904 – 11.1905 – ротный командир отряда миноносцев. 11.06.1905 – зачислен в Сибирский флотский экипаж.
- Со 2 по 10.11.1905 – временно и.д. заведующего отдельным отрядом миноносцев (подлодок).
- Во время дежурства по отряду миноносцев в караульном помещении произошла драка пьяных матросов с пьяными мастеровыми. Прекращая беспорядок, Белкин «нанес нескольких ударов по лицу караульному начальнику и караульному матросу», за что временным военно-морским судом Владивостокского порта 3.11.1905 был приговорен к содержанию на гауптвахте на месяц и 2 недели без ограничения прав и преимуществ.
- 1.02.1906 – переведен из Сибирского флотского экипажа на Балтийский флот и зачислен в 1-й флотский экипаж.

Канн Сергей Константинович

старший научный сотрудник ГПНТБ СО РАН

skann@yandex.ru | serge@prometeus.nsc.ru

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ !

