

Шахеров Вадим Петрович

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В XVIII - ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Статья посвящена формированию речных путей сообщения в Восточной Сибири. Приводятся данные о роли судоходства в перевозке казенных и купеческих товаров. Особое внимание уделяется транзитным перевозкам, обеспечивающим развитие российско-китайской торговли. Отмечается также, что, несмотря на увеличение перевозок по дорогам и трактам Сибири в первой половине XIX в., речной транспорт продолжал оставаться ведущим.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/6-2/53.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 6 (12): в 3-х ч. Ч. II. С. 188-192. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/6-2/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

два понятия. Альтюссер отмечал, что идеология есть «выражение пережитого отношения людей к условиям их существования», что это выражение «никогда не является познанием и всегда включает в себе нечто воображаемое» [4, с. 115]. Именно через идеологию власть обеспечивает свое воспроизводство. Как следствие, дискурсивный символизм в данном контексте может рассматриваться в качестве некоего ограничителя социально-коммуникативных практик, как эффективный инструментарий властного воздействия по конструированию идентичности и в целом выгодной власти картины реальности.

Список литературы

1. **Аронсон Э., Пратканис Э.** Эпоха пропаганды: механизмы убеждения, повседневное использование и злоупотребление [Электронный ресурс]. URL: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Psihol/EpohProp/index.php (дата обращения: 25.05.2011).
2. **Барт Р.** Избранные работы: семиотика, поэтика. М.: Прогресс, 1989. 616 с.
3. **Блакар Р.** Язык как инструмент социальной власти // Язык и моделирование социального взаимодействия. М.: Прогресс, 1987. С. 88-119.
4. **Декомб В.** Современная французская философия. М.: Весь мир, 2000. 344 с.
5. **Дугин А.** Философия политики [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arcto.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=1209> (дата обращения: 25.05.2011).
6. **Журавлев А.** Уроки информационной войны на Кавказе [Электронный ресурс]. URL: http://news.bbc.co.uk/1/hi/russian/international/newsid_7581000/7581065.stm (дата обращения: 25.05.2011).
7. **Кара-Мурза С. Г.** Манипуляция сознанием [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kara-murza.ru/manipul.htm> (дата обращения: 25.05.2011).
8. **Лангер С.** Философия в новом ключе. М.: Республика, 2000. 287 с.
9. **Лассуэл Г.** Язык власти // Политическая лингвистика. Екатеринбург, 2006. Вып. 20. С. 264-279.
10. **Макаров М. Л.** Основы теории дискурса. М.: ИТДГК «Гнозис», 2003. 280 с.
11. **Олянич А. В.** Презентационная теория дискурса: монография. Волгоград: Парадигма, 2004. 507 с.
12. **Соссюр Ф.** Курс общей лингвистики. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 1999. 432 с.
13. **Чернявская В. Е.** Дискурс власти и власть дискурса: проблемы речевого воздействия. М.: Флинта; Наука, 2006. 136 с.

MANIPULATIVE DISCOURSE AS AUTHORITY REPRODUCTION MEANS

Denis Vitol'dovich Chaikovskii, Ph. D. in Philosophy
Department of Sociology, Psychology and Law
National Research Tomsk Polytechnic University
dnvit@tpu.ru

The author researches manipulative discourse – the key instrument of authoritative influence, substantiates authoritative function of language, analyzes the basic technologies of language influence as the components of manipulative discourse, shows the interconnection of the notions “discourse” and “ideology” and reveals their role in authority reproduction processes.

Key words and phrases: authority; discursive symbolism; discourse; manipulation; language; ideology.

УДК 94(571.54)

Статья посвящена формированию речных путей сообщения в Восточной Сибири. Приводятся данные о роли судоходства в перевозке казенных и купеческих товаров. Особое внимание уделяется транзитным перевозкам, обеспечивающим развитие российско-китайской торговли. Отмечается также, что, несмотря на увеличение перевозок по дорогам и трактам Сибири в первой половине XIX в., речной транспорт продолжал оставаться ведущим.

Ключевые слова и фразы: Восточная Сибирь; судоходство; речной транспорт; судовладельцы; грузоперевозки.

Вадим Петрович Шахеров, к.и.н., доцент
Кафедра истории России
Иркутский государственный университет
wodalish@yandex.ru

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В XVIII – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА[©]

Основные транспортные пути Восточной Сибири определились на рубеже XVII-XVIII вв. В условиях полного бездорожья, наличия огромных лесных массивов, малочисленности населения естественными магистралями служили сибирские реки. Сама гидрография сибирского края содействовала процессам колонизации и хозяйственного освоения. Территорию Восточной Сибири пересекали с юга на север такие крупные

реки, как Енисей, Ангара, Лена, Селенга. Исключительное значение для заселения и экономики края играл бассейн озера Байкал, находившийся в центре пересечения крупнейших миграционных и торгово-транспортных путей. Через реки своей системы он охватывал практически всю территорию региона: от Енисея и Лены на севере до Монголии и Амура на юге. Водные пути бассейна Лены играли исключительную роль в сообщении с северо-востоком Азии и Тихоокеанским побережьем.

Вдоль рек редкой цепочкой располагались немногочисленные русские остроги и села с заимками. В местах пересечения основных дорог и волоков возникли узловые центры: Иркутский, Енисейский, Илимский, Усть-Кутский, Якутский, Верхнеудинский, Нерчинский остроги. Наиболее значительные из них со временем получили статус города. Заметную роль в их развитии сыграло то, что многие из них стали важными транспортными пунктами в транзитной торговле Сибири. Перемещение значительных масс товаров в различных направлениях содействовало рыночным функциям городов региона, формировало соответствующую транспортную инфраструктуру (пристани, верфи, складские помещения, таможенные заставы и т.п.). Как справедливо отмечал Ф. Бродель, «любой город принимал (такие) перевозки, создавал их заново, рассеивал товары и людей, с тем чтобы сызнова собрать другие и других, и так далее. Как раз передвижение внутри стен и за их пределами служило признаком настоящего города» [2, с. 532].

Наличие в крае огромных водных бассейнов, исключительная роль речных путей сообщения способствовали появлению судоходства уже в XVII в. В важнейших центрах «судоходного дела» – Енисейске, Илимске, Иркутске, Нерчинске – были построены верфи (плотбища). Строящиеся здесь суда обеспечивали все перевозки водой. В 1663 г. в Илимске числилось 23 плотника и один «кочевой уставщик», занимавшиеся строительством дощаников для нужд администрации [6, с. 64]. Из Енисейского и Братского острогов десятки дощаников направлялись вверх по Ангаре в забайкальские и даурские остроги. С конца XVII в. задачи снабжения провиантом этих территорий были возложены на Иркутский острог. Здесь была открыта специальная провиантная контора, а около острога находилось плотбище, где строились карбазы и дощаники для перевозки хлеба в Забайкалье. Для отправки за Байкал различных грузов и товаров требовались десятки дощаников. Много судов строилось для казенных целей. В городе существовала даже должность «дощаничьего приемщика». В его ведении были казенные суда, которые он выдавал иркутским казакам и служилым людям. С началом отправки торговых караванов в Пекин необходимость в судах еще больше возросла. В 1712 г. к приходу каравана П. Худякова были наняты 29 промышленных людей из разных сибирских городов для строительства 10 дощаников. По мере возрастания значения байкальской переправы судоходство выделяется в самостоятельный промысел, обеспечивающий перевозку частных и казенных грузов, людей и нужды развивающегося рыболовства.

С 1726 г. на Байкале появляются постоянные перевозочные суда – небольшой пакетбот и лодка. Они служили для перевозки служивых людей и почты, позднее было дано разрешение «возить и частную кладь и частных людей за деньги, которые употреблять на поддержку судов». Вскоре было построено еще несколько судов. С 1736 г. байкальское судоходство было передано в ведение Адмиралтейской коллегии, которая приняла ряд мер к расширению флота на Байкале: увеличивается число судов, команды их комплектуются опытными моряками, строятся маяки, создаются навигационные школы в Иркутске и Нерчинске. В 1754 г. возникает Иркутское адмиралтейство, в ведении которого находилось снабжение судовым снаряжением и продовольствием морских команд Камчатки и Охотска [14, с. 154].

Адмиралтейство в Иркутске просуществовало до 1839 г. За это время правительство неоднократно пыталось передать перевоз через Байкал в руки частных судовладельцев. Дело в том, что частное судоходство оказывало серьезную конкуренцию адмиралтейским судам, небольшое количество которых не справлялось с постоянно растущими объемами грузоперевозок и пассажиров. К тому же адмиралтейские суда – галиоты, построенные по чертежам и планам из Петербурга без учета местных особенностей, были малопригодны в условиях Байкала. Преимущества частного судоходства признавало и правительство, нанимавшее ежегодно десятки судов для доставки провианта в Забайкалье и для вывоза с Нерчинских заводов железа и свинца. Следует заметить, что в общей массе грузоперевозок казенные клади заметно преобладали. В начале XIX в. на их долю приходилось более 70% всех речных перевозок [11, д. 61, л. 44]. Казенное судоходство не справлялось даже с перевозкой воинских команд, переселенцев и ссыльных. Губернские власти в первой четверти XIX в. отмечали, что «здесь купцы, торгующие на Кяхте и в других местах за Байкалом, перевозки кладей на казенных судах никогда не производили, да и казенные тягости как-то соль и прочие перевозятся большею частью частными людьми, занимающимися судоходством» [4, д. 2775, л. 11].

Одной из главных функций частного судоходства было обслуживание постоянно растущих объемов российско-китайской торговли. По данным А. Н. Радищева, в период временного прекращения кяхтинского торгового пути по Ангаре и Байкалу проходило не более 20 судов в год, в то время как во время действия торговли их количество возрастало, по крайней мере, вдвое [8, с. 14-15]. Отправка китайской клади водным путем начиналась в верховьях Чикоя, в местности Стрелка. Дальнейший маршрут пролегал по Селенге, Байкалу и Ангаре до Енисейска, откуда уже на телегах товары перевозились по Маковскому волоку до реки Кети. Затем уже по Иртышу и Оби транспортировались до Тобольска и Тюмени. Далее шли пути через Урал в Европейскую Россию. Обратная дорога вверх по течению рек занимала еще больше времени. Суда приходилось тянуть лошадьми и работными людьми. При движении вверх по Ангаре, к примеру, на каждое судно полагалось до 15 лошадей и 10 бурлаков, а весь путь от Енисейска до Байкала занимал около 2,5 месяцев [13, с. 42-43].

Переброска крупных партий купеческих грузов из России в Кяхту и обратно приносила значительный доход и довольно быстро стала монополией крупного капитала. Транспортные расходы на организацию перевозок, строительство и аренду судов, наем работников и лошадей достигали значительных сумм, что было не по карману судовладельцам из мещан и разночинцев. На их долю приходились главным образом вспомогательные операции: перевозка небольших партий через Байкал, обслуживание рыбной промышленности.

Кроме обслуживания кяхтинской торговли значительные прибыли судовладельцам приносила перевозка казенных грузов: продовольствия, соли, хлебного вина в Забайкалье, а также доставка свинца, серебра и железа с Нерчинских заводов в Барнаул и Екатеринбург. С середины XVIII в. этими доходными перевозками занимались иркутские посадские и купцы. Так, купцы Сибиряковы ежегодно заключали контракты с казной по доставке провианта и руды на сотни тысяч рублей [3, д. 560, л. 47 об.]. Для выполнения своих обязательств они держали десятки судов на Селенге, Байкале и Ангаре. В 1817 г., например, сибиряковская флотилия достигала 89 судов [4, д. 1966, л. 28].

Уже в 1770-х гг. стало очевидным, что существующий в Байкальском бассейне парусный флот не справляется с постоянно растущими оборотами русско-китайской торговли. Участники торгового оборота жаловались, что из-за недостатка транспортных средств они вынуждены месяцами дожидаться судов, терпя значительные убытки [9, д. 17362, л. 2]. Губернская администрация вынуждена была предпринимать меры по развитию частного судоходства в регионе, что привело к росту судовладельцев на Байкале.

Монополизация перевозок приводила к росту цен на доставку товаров. В конце XVIII в. стоимость провоза пуда китайской кладки до Тобольска достигла двух рублей. В это время несколько иркутских судовладельцев объединились в купеческую компанию «судовых поставщиков». В нее входили купцы второй гильдии С. Дудоровский и М. Саватеев, третьей – П. Иванов. Компания осуществляла переброску до Тобольска крупных партий китайских товаров, привезенных в Иркутск зимним путем через Байкал из Кяхты. В мае 1800 г. с первой партией товаров общим весом в 4253 пуда на трех судах из Иркутска отплыл приказчик компании енисейский мещанин Т. Сопов. По прибытии в Енисейск он должен был организовать перевозку товаров через Маковский волок, а затем уже водой брался доставить груз к месту назначения до наступления морозов [5, д. 5, л. 76-77]. Компания иркутских судовладельцев просуществовала недолго. Компанияне предпочли действовать самостоятельно. Львиную долю всех поставок из Кяхты сумел захватить в свои руки С. Дудоровский. За два года он перевез на своих судах около 24 тысяч пудов, подняв цену за доставку кладки до 3,5 руб. [Там же, л. 129].

Иркутские судовладельцы ревностно охраняли свою монополию от проникновения иногородних предпринимателей. А так как «судоходство» считалось привилегией купечества, то борьба велась и с представителями других сословий – мещанами, казаками, крестьянами, пытавшимися заняться доходным промыслом. Конкурентная борьба в сфере перевозок заметно обострилась в конце XVIII в. Широкий размах на Лене получили крестьянские перевозки, заметные потеснившие позиции купечества в хлебной торговле с Якутском. Крестьянские суда составляли до половины всей ленской флотилии [15, с. 487-489]. Демократизация судоходного промысла вызвала многочисленные протесты и жалобы крупного капитала. В Иркутске борьбу с проникновением крестьян и мещан в речной транспорт возглавил городской голова М. В. Сибиряков. Он неоднократно обращал внимание губернской власти на нарушение прав купечества, протестовал против участия байкальских рыбопромышленников в грузовых перевозках. По его мнению, право судоходства в Байкальском бассейне должно принадлежать только небольшой группе купцов, в число которых он включал себя, П. Солдатову и братьев Дудоровских [4, д. 1206, л. 41]. Впрочем, сибирская администрация отрицательно относилась к монополистическим устремлениям крупных судовладельцев. Захватив в свои руки все грузоперевозки по сибирским рекам, крупный купеческий капитал диктовал условия, необоснованно поднимая цены. В результате доставка обходилась казне едва ли не дороже, чем собственная цена товаров. Неудивительно поэтому, что местные власти были заинтересованы в расширении конкуренции в этой сфере. Так, иркутский военный губернатор Б. Б. Лещано не только отклонил очередное прошение городских властей о воспрещении мещанам и цеховым заниматься водным промыслом, но и наложил на них штраф в 200 руб. за неправильное представление [Там же, д. 1238, л. 2].

С прокладкой Московского тракта серьезную конкуренцию судоходству начинают составлять сухопутные перевозки. Более безопасные, они давали к тому же значительный выигрыш во времени. В 1798 г. иркутское купечество отмечало, что «ныне славка китайских товаров весьма уменьшилась по причине увеличения сухопутной перевозки из Иркутска прямо в Томск ради выгоды во времени» [Там же, д. 1206, л. 74]. Почти полностью прекратилась доставка товаров вверх по Ангаре, где быстрое течение и пороги препятствовали движению. Сухопутный путь был более удобен, а главное, занимал в 4 раза меньше времени. С появлением извозного промысла водный транспорт перестал быть единственным средством доставки. Размеры его несколько сократились, а в ряде мест он исчез совсем. Но, несмотря на все неудобства водного пути, многие купцы предпочитали отправлять свои товары водой, что было гораздо дешевле. Низкая себестоимость водных перевозок объяснялась меньшими первоначальными затратами труда и капитала и большей грузоподъемностью. Так, судно, вмещающее до 3 тыс. пудов кладки, заменяло 100 подвод с возчиками [1, с. 17]. Неслучайно в первой трети XIX в., по официальным данным, водой перевозилось до трети всех товаров, следующих транзитом через Сибирь из Кяхты [10, д. 1469, л. 22]. Стоимость перевозки водой не превышала 3-4 руб. за пуд, в то время как доставка одного пуда гужевым транспортом достигала 13-15 руб. В Ангаро-Байкальском водном бассейне отмечался постоянный рост речных перевозок вплоть до 1820-х гг. Затем наступает резкий спад. Объем

перевозок сокращается втрое, а число судов на Байкале – в 7 раз. Новое оживление водного транспорта приходится на конец 1830-х гг. В 1839 г., например, по водным магистралям региона ходило до 180 судов, а общий объем перевозок составил около 363 тыс. пудов. На обслуживании водного транспорта было занято около 3 000 человек – для того времени значительный отряд вольнонаемной рабочей силы.

Оживление водного транспорта в середине XIX в. объяснялось рядом причин. Из-за дороговизны гужевых перевозок многие торговцы чаем терпели убытки. Большие партии чая, особенно низких сортов, оставались в Кяхте, так как доставка их обходилась дороже продажной стоимости. Развитие байкальской рыбопромышленности, перенос основных промысловых участков на север озера, монополизация промыслов крупным капиталом – все это способствовало росту судоходства на Байкале. Мощным стимулом роста водных перевозок стало развитие золотопромышленности. Прииски, как правило, располагались в глухих таежных местах, доставить необходимое оборудование, провиант и рабочих до которых можно было только водным путем. Если в 1832 г. вниз по Ангаре прошло всего 10 мещанских лодок и 5 судов со свинцом, то уже в 1840 г. в Енисейск было отправлено до 60 судов с хлебом и другим провиантом для золотых приисков [Там же, д. 616, л. 11]. Активизация водных перевозок по Ангаре заставила власти и бизнес вновь обратить внимание на сложные условия плавания, связанные с необходимостью преодолевать братские пороги. В этот период было подано несколько записок с проектами улучшения водного пути по Ангаре. Среди авторов были купцы Герасимовы и Баснины. Губернские власти также были заинтересованы в безопасности речного судоходства. Так, в 1840 г. в Иркутске был создан особый комитет для улучшения Ангарского пароходства и учреждено лоцманское управление.

Наконец, в 1840-х гг. в Сибири появляется пароходный транспорт. В 1838 г. ростовский купец и золотопромышленник Н. Ф. Мясников обратился в министерство финансов с предложением завести пароходство по рекам Оби, Тоболу, Иртышу, Енисею, Лене и озеру Байкал. Правительство посчитало, что пароходство в Сибири «не будучи ни в каком случае вредным, послужит основанием к улучшению судоходства» [1, с. 99]. В результате Мясников получил 10-летнюю привилегию на учреждение парового судоходства на сибирских водных путях. В 1844 г. в с. Грудино близ Иркутска был построен и выведен на Байкал 32-сильный пароход «Император Николай I», а в следующем году еще один 50-сильный «Наследник Цесаревич». Появление пароходов на Байкале существенно облегчило связь с Забайкальем, увеличив объем грузоперевозок и пассажиров. Так, в 1855 г. было перевезено 2829 пассажиров, 600 бочек спирта и более 71 тыс. пудов грузов, отбуксировано 8 купеческих судов [12, д. 2560, л. 818].

Значительной транспортной артерией в первой половине XIX в. оставалась Лена. Судоходство здесь было сплавным, рассчитанным на одну навигацию. Лишь единицы судов возвращались в верховье Лены. Строительство судов и обслуживание навигации давали стабильный доход верхоленским крестьянам. Судоходство на Лене продолжалось с мая по ноябрь, но основной поток судов приходился на первые два месяца. В основном по Лене перевозили купеческие товары и хлеб до Якутска. Особенности судоходства здесь привели к появлению такой формы обмена, как сплавная ярмарка. По мере движения судов по Лене во всех более или менее значительных населенных пунктах оживлялась торговля, чаще всего проводившаяся прямо с судов. С конца XVIII в. наблюдается постоянный рост объема грузоперевозок по Лене. В начале XIX в. общий грузооборот речного транспорта достигал примерно 100-150 тыс. пудов. К середине века он увеличивается в связи с развитием золотопромышленности в Лено-Витимском районе. В 1845 г. по Лене прошло 135 судов, а общая стоимость груза составила почти 400 тыс. руб. В 1852 г. по Лене и рекам ее системы сплавились около 100 различных судов и почти 500 плотов, на которых было перевезено груза на 552,7 тыс. руб. [1, с. 93].

Значительные изменения произошли в речном транспорте региона во второй половине XIX в. Увеличение объемов перевозок, концентрация капитала, замена парусного флота паровым, появление первых купеческих объединений свидетельствовали о развитии в этой отрасли капиталистических отношений. Развитие парового судоходства на Байкале, Ангаре, Лене, в свою очередь, способствовало формированию кадров судовых рабочих, включавших не только плавсостав, но и службы берегового обеспечения навигации.

После закрытия в 1839 г. Иркутского адмиралтейства все грузоперевозки по Байкалу перешли в руки частных судовладельцев, лидирующие позиции среди которых занимали иркутяне. В 1830-х гг. только на Байкале перевозили купеческие клади и пассажиров до 70 парусных судов. С появлением на озере первых пароходов быстрыми темпами происходит монополизация отрасли. Несмотря на значительные затраты по постройке и оснащению пароходов, их появление существенно облегчило связь с Забайкальем. Парусный флот с этого времени используется в основном для нужд рыбопромышленности.

В 1860-х гг. на Байкале действовала пароходная компания иркутских купцов И. С. Хамина и И. Е. Русанова, владевшая пятью пароходами, в 1870-1880-х – «Байкальское пароходство» рыбопромышленников братьев Шишеловых, И. Могилева и А. Елешева. С конца 1880-х гг. серьезную конкуренцию им составляет пароходная компания кяхтинских купцов, со временем перешедшая в руки крупного предпринимателя и золотопромышленника А. Я. Немчинова. Иркутское купечество активно вкладывало средства в развитие пароходства на Лене, значительно возросшего благодаря золотопромышленности. К концу XIX в. здесь существовало 10 пароходных компаний, которым принадлежал 31 пароход и 21 баржа [7, с. 188].

Таким образом, речные пути и водный транспорт играли заметную роль в экономической жизни Восточной Сибири. Транспортная составляющая была важнейшим фактором развития сибирского города, позволяя держать в руках крупного капитала организацию и контроль за транзитными товарами

потоками. В течение всего рассматриваемого периода ведущая роль в организации транспортных перевозок по рекам Сибири принадлежала гильдейскому купечеству, что стало одним из источников накопления капитала.

Список литературы

1. **Большаков В. Н.** Очерки истории речного транспорта Сибири: XIX век. Новосибирск, 1991.
2. **Бродель Ф.** Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV-XVIII вв. М., 1990. Т. 2. Игры обмена.
3. **Государственный архив Забайкальского края** (ГАЗК). Ф. 31. Оп. 1.
4. **Государственный архив Иркутской области** (ГАИО). Ф. 70. Оп. 1.
5. **ГАИО.** Ф. 336. Оп. 1.
6. **Ионин А. А.** Новые данные к истории Восточной Сибири XVII в. Иркутск, 1895.
7. **Иркутск в панораме веков:** очерки истории города. Иркутск, 2002.
8. **Радищев А. Н.** Полн. собр. соч. М., 1941. Т. 2.
9. **Российский государственный архив древних актов** (РГАДА). Ф. 291. Оп. 1. Ч. 4.
10. **Российский государственный исторический архив** (РГИА). Ф. 18. Оп. 5.
11. **РГИА.** Ф. 155. Оп. 1.
12. **РГИА.** Ф. 1263. Оп. 1.
13. **Сгибнев А.** Байкал и его судоходство // Морской сб. 1870. № 8.
14. **Шахеров В. П.** Паруса над Байкалом // Байкал. 1980. № 2.
15. **Шерстобов В. Н.** Илимская пашня. Иркутск, 1957. Т. 2. С. 487-489.

RIVER TRANSPORT OF EASTERN SIBERIA IN THE XVIIITH – THE FIRST HALF OF THE XIXTH CENTURIES

Vadim Petrovich Shakherov, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Russian History
Irkutsk State University
wodalish@yandex.ru

The article is devoted to river communications formation in Eastern Siberia. The author presents the data about navigation role in the transportation of public and merchant goods, pays special attention to the transit transportation which provided the development of Russian-Chinese trade and marks that river transport continued to remain the leading one notwithstanding the growth of the transportations along the roads and highways of Siberia in the first half of the XIXth century.

Key words and phrases: Eastern Siberia; navigation; river transport; ship owners; cargo transportations.

УДК 93/94

В статье исследуется исторический опыт воспитательной и иной общественно-полезной производственной деятельности студенческих строительных отрядов Красноярского края в 1960-1980-е гг.

Ключевые слова и фразы: студенческие строительные отряды; государственная молодежная политика; патриотическое воспитание; общественно-политическая деятельность; социально-экономическое развитие; комсомол; молодежь.

Светлана Александровна Шлыкова

Кафедра отечественной истории и культурологии

Сибирский государственный технологический университет

svetshlykova@yandex.ru

НЕПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛЕЗНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СТУДЕНЧЕСКИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОТРЯДОВ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ В 1960-1980-Е ГОДЫ[©]

Движение студенческих строительных отрядов представляет собой уникальный опыт организации деятельности студенчества. Государство через систему студенческих отрядов приобщало молодое поколение к труду, прививало базовые ценности, воспитывало чувство высокой гражданской сознательности и патриотизма.

Тема государственной молодежной политики в целом [18-21] и вопрос движения студенческих строительных отрядов в частности [17] на протяжении всего периода своего существования не прекращали привлекать внимание исследователей в различных областях знаний.

В последние годы было опубликовано немало работ, предметом исследования которых является деятельность региональных студотрядов Советского Союза [3; 14-16]. Авторами рассматриваются организационно-правовые вопросы студенческих отрядов [4], результаты их производственной деятельности [5], предпринимается попытка оценить вклад студенческого движения в развитие социально-экономического потенциала страны.