

## ИСТОРИЯ

УДК 625.1/5

**А. В. Хобта\***

### **О СЕЛЕНИЯХ НА БЕРЕГУ БАЙКАЛА ОТ ИСТОКА АНГАРЫ ДО СЕЛА КУЛТУК ДО СТРОИТЕЛЬСТВА КРУГОВАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

*В статье на основе анализа различных источников характеризуется хозяйственное освоение юго-западного побережья оз. Байкал от истока Ангары до с. Култук. На основании картографических материалов, отчетов исследователей и официальной переписки строителей Кругобайкальской железной дороги раскрывается история заселения побережья до начала его транспортного освоения. Рассказывается о проживании здесь нескольких семейств и о том, как железнодорожное строительство повлияло на их судьбы. Также приводятся сведения о первых поселенцах будущего поселка Байкал в ближайших падах.*

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** карта, падь, зимовье, заимка, экспедиция, жилье, постройки, таможенный пост.

**A. V. Hobta**

### **ABOUT VILLAGES ON THE SHORE OF LAKE BAIKAL FROM HANGAR SOURCE TO KULTUK VILLAGE PRIOR TO CONSTRUCTION OF THE CIRCUM-BAIKAL RAILWAY**

*The article analyzes various sources that made it possible to analyze the situation on the economic development of the southwestern coast of Lake Baikal from the source of the Angara to the village of Kultuk. On the basis of cartographic materials, reports of researchers and official correspondence of the builders of the Circum-Baikal Railway, the history of the settlement of the coast before the start of its transport development is revealed. It tells about the history of the residence of several families and how railway construction influenced*

---

*\* Хобта Александр Викторович, кандидат исторических наук, начальник подразделения по сохранению исторического наследия Восточно-Сибирской железной дороги, действительный член Русского географического общества.*

*their fate. Information is also provided about the first settlers of the future village of Baikal in the nearest falls.*

KEYWORDS: *map, pad, winter hut, capture, expedition, housing, buildings, customs post.*

Станция Байкал (сейчас Порт Байкал) построена на берегу озера на искусственной площадке, на совершенно пустынном месте: обрывистый склон, сложенный мраморами, заканчивался небольшим пляжем, ничем не притягивавшим к себе человека. В ближайшей по берегу Байкала долине речки Малый Баранчик жители Лиственичного имели покосы. На лодках они ходили и дальше, в долину р. Большой Баранчик. Этим, пожалуй, и ограничивалось все хозяйственное значение ближайших окрестностей юго-западнее истока Ангары...

Чтобы выяснить, проживали ли люди на берегу Байкала от истока Ангары до села, используем документы и литературные источники, а также картографические материалы и посмотрим, как и когда отражались эти места на карте. Но прежде следует отметить, что начиная со второй половины XVII в. вдоль западного берега Байкала редко, но ходили парусные суда землепроходцев. Очевидно, они приставали к берегу в наиболее удобных местах. При этом самой удобной бухтой была бухта Половинная, которая надежно защищала мореходов от сильных ветров. Все остановки на берегу были кратковременны и связаны главным образом с непогодой.

Оставив в стороне малоинформативные для нашей цели карты (точнее, чертежи) второй половины XVII в., взглянем на чертеж 1701 г. тобольского картографа С. У. Ремизова. На чертеж в истоке Ангары нанесена часовня Никольская, на юге Байкала – Култучное зимовье, между ними показана только р. Половинная [1, л. 31]. Теперь посмотрим на более позднюю карту 1730 г. Ф. И. Страленберга, шведского капитана, оказавшегося в русском плену и отправленного в Тобольск. Здесь он занимался в том числе составлением чертежей Сибири. У Ф. И. Страленберга в истоке Ангары показано «Nikolskoi» и на противоположной от него стороне – «Posolski» [2, с. 126]. Но от Иркута, сразу за Иркутском, к южной оконечности Байкала показана дорога. Култук не обозначен. На еще более позднем «Плане Иркутской губернии Иркутского уезда» и на «Плане Иркутской губернии Верхнеудинской округи», сочиненных с разных «описаний 1797 г.», на пространстве юго-западного и юго-восточного побережья оз. Байкал между истоком р. Ангары и южной оконечностью озера мы видим два населенных места: «станец Лиственишной» и «станец Култуцкой», на другом чертеже – «деревня Култушна». На карты 1800 и 1806 гг. также нанесены «деревня Култуцкая» и «станец Лиственичный», на карте второй по-

ловины XIX в., в масштабе 40 верст в дюйме, показаны «Култук» и «Лиственичное». Приведенные названия свидетельствуют о том, что это уже сформировавшиеся населенные пункты, а между ними населенные места отсутствовали.

Пустынным побережье оставалось до второй половины XIX в. С этого времени участок попадает в зону хозяйственного освоения жителями Лиственичного и Култука. На берегах появляются балаганы рыбаков, зимовья охотников, покрытые корой и дерном. Так, мыс Асламов, названный инженерами-изыскателями Кругобайкальской железной дороги по фамилии Асламов, свидетельствует о промысловой деятельности жителя с. Култук в пади. Некоторые пади освоили «покосники» и поставили здесь свои шалаши.

В 1861 г. была создана Иркутская таможенная линия, которая включала в себя непосредственно таможню (находилась в Иркутске) и подчиненные ей таможенные заставы на западном побережье Байкала. Такие заставы были созданы в селах Лиственичное и Култук. Их задачей было недопущение тайного ввоза импортных товаров из-за китайской границы и из дальневосточных портов в Иркутск и во внутренние районы России [3, с. 68]. Недалеко от истока Ангары была поставлена так называемая караулка. Ссылный поляк И. Д. Черский при изучении геологического строения Байкала по заданию Сибирского отдела Императорского Русского географического общества в 1879 г. проходил этот участок на весельной лодке и отметил, что по долине речки Большой Баранчик на одном из притоков стояло зимовье зверопромышленников, а между падами Щелка и Малый Баранчик, на ближайшем к озеру мысе, располагалась уже упомянутая «караулка», т. е. сторожевой пост (будка) Лиственичной таможенной заставы [4, с. 122, 125]. Остальной участок от пади Щелка до Култука пока оставался вне зоны работы таможни.

Но с середины 1890-х гг. на рассматриваемом нами побережье начала осваиваться падь Половинная. Здесь разместили таможенный пост [5, л. 14]. Помимо этого, с 1894 г. в пади, в 35 верстах от ст. Байкал, жил некий Сергей Быков с семьей. Он охранял дрова пароходства А. Я. Немчинова. Сначала С. Быков жил в землянке, затем построил дом. В той же пади с 1898 г. проживал лесной объездчик от Управления государственными имуществами Филипп Исаев также с семьей [6, л. 121–122]. В конце XIX в. там же был построен дом с сенями и конюшня Половинного таможенного поста.

Помимо хозяйственного освоения участок подвергается научным исследованиям. В связи со строительством железной дороги вокруг Южного Байкала началось планомерное, детальное топографическое и

геологическое изучение местности вокруг Южного Байкала и гидрографические исследования самого озера. Участок исток Ангары – Култук имел протяжение 78 верст, пути сообщения только водные, даже верхом на лошади не проедешь – обрывистые берега. Это заставляло исследователей, перемещавшихся вдоль берега, создавать временные полевые лагеря для выполнения своих маршрутов.

По распоряжению иркутского генерал-губернатора А. Д. Горемыкина в 1893–1895 гг. три военных топографа подчиненной генерал-губернатору Иркутской топографической части во главе с подполковником Ф. Д. Болтенко полуинструментальным способом в двухверстном масштабе (1:84 000) сняли местность, по которой проектировалась часть Кругобайкальской железнодорожной линии в треугольнике Иркутск – Лиственичное – Култук [7, л. 107]. На созданной топографической карте, которой пользовались инженеры путей сообщения во главе с Б. У. Савримовичем для выбора направления будущей железной дороги, в устье речки Пыловки нанесена надпись: «Заимка тунгуса». Что это за заимка? Это временное или постоянное жилье? Вышеуказанные здания таможенных постов и дома отдельных жителей на карте не отражены.

6 июня 1897 г. после молебна начала работу экспедиция Ф. К. Дриженко, состоявшая из трех партий. Первая партия во главе с лейтенантом А. М. Бухтеевым, в которую также входили штабс-капитан Я. М. Иванов, лейтенант И. И. Назимов, поручик А. А. Георгиади, работала вдоль западного берега от мыса Соболева (севернее Листвянки) до Култука [8, с. 113]. Любопытно, но во время работы гидрографической экспедиции в пади Пыловка временно, с 19 июля по 3 августа 1897 г., располагался лагерь первой партии [Там же, с. 115, 117].

Помимо измерения глубин, описания берегов и съемки отдельных участков местности экспедиция выполняла астрономические работы с целью получения опорных точек, так как предполагалась съемка берегов в масштабе 500 саженей в дюйме (в одном сантиметре 419 м), поэтому пункты надо было иметь вдоль берега через каждые 20–25 верст. Конечной целью съемки берегов являлось составление точной карты оз. Байкал [9, с. 1]. На рассматриваемом участке были определены два астрономических пункта. Первый пункт – «Толстый мыс». На мысе была установлена пирамида с координатами  $51^{\circ}51'6,3''$  с. ш. и  $74^{\circ}31'37,5''$  в. д., которые определил А. М. Бухтеев. Второй пункт – «Иннокентий» – определен в пади Иннокентьевской (падь Шарыжалгай-2), у речки Шарыжалгай, где был установлен деревянный столб с координатами  $51^{\circ}44'48,3''$  с. ш.;  $73^{\circ}41'51,4''$  в. д. Определение выполнил Ф. К. Дриженко [Там же, с. 20].

В издании «Люция и физико-географический очерк озера Байкал», подготовленном по результатам работы экспедиции, в разделе «Население и промыслы» указано, что на пространстве от истока Ангары до с. Култук имелись следующие населенные места: на мысе Баранчик, в пади Малый Баранчик и в с. Култук [10, с. XXII]. Таким образом, возникает вопрос: члены экспедиции, работавшие на этом участке в 1897 г., не видели проживавших людей в падах Половинная и Пыловка или просто не отметили одиночные поселения? Что правильно? Первое или второе? Будки таможенных постов и частные дома на карте также не показаны. Но заимка тунгуса располагалась на самом берегу озера, а другие здания находились вдалеке от берега, и подробное исследование территории от берега Байкала не входило в обязанности экспедиции Ф. К. Дриженко, поэтому они и не попали в описание местности.

Обратимся теперь к «Атласу озера Байкал», составленному экспедицией Ф. К. Дриженко [11]. На нескольких листах карты (№ 1а, 1б, 1в, 2а), отражающих рассматриваемое нами побережье, среди названий речек и мысов, на листе № 1б в устье речки Пыловки вновь привлекает внимание надпись: «Заимка тунгуса». При этом ни в «Люции...», ни в «Атласе...» ничего не говорится о зимовьях, домах и будках.

Что представляла собой заимка тунгуса? Это название перешло с карты военных топографов или члены экспедиции Ф. К. Дриженко действительно видели поселение?

Горные инженеры К. Н. Тульчинский, В. К. Яковлев и М. Д. Гурари, принимавшие участие в изысканиях направления Кругобайкальской железной дороги в 1899–1900 гг., при обследовании береговых склонов от истока Ангары до мыса Асламова не преминули отметить в своем отчете, что при устье долины ручья Пыловка, «близ западного склона ее расположено было большое зимовье со многими надворными постройками» и что оба склона этой долины сильно задернованы и покрыты богатой растительностью, сам ручей довольно обилен водой [12, с. 20].

К сожалению, ни партия Ф. Д. Болтенко, ни экспедиция Ф. К. Дриженко, ни партия К. Н. Тульчинского не оставили нам подробной информации о заимке. Описание этого места находим в более раннем издании, а именно в дополнении к «Землеведению Азии» К. Риттера, составленном П. П. Семеновым, И. Д. Черским и Г. Г. фон Петцем. По словам И. Д. Черского, в широкой луговой долине в устье речки Пыловки в конце 1850-х – начале 1860-х гг. ссыльным поселенцем делалась попытка основать оседлое поселение. Он поселился там во второй половине XIX в., построил дом, амбары, баню и конюшню. Поселенец жил с женой. Прожив 15 лет, умер. Наследовать его уединенное убежище ни-

кто не решился. В 1879 г. И. Д. Черский видел, что сохранилась часть построек умершего поселенца. Также И. Д. Черский писал, что в устье Пыловки и отчасти в устье Большого Баранчика проживал тунгус с женой, принадлежавший голоустьинским тунгусам, но покинувший Голоустное вследствие «некоторых семейных раздоров» [4, с. 119].

В «Лоции... озера Байкал» записано: «На всем упомянутом протяжении до постройки Кругобайкальской дороги имелось только одно жилье, а именно: заимка тунгуса у речки Пыловки, переселившегося из деревни Голоустной около 25 лет тому назад и занимавшегося рыбным и звериным промыслом» [10, с. 8]. В одном из приложений к отчету о постройке Кругобайкальской железной дороги названо имя этого тунгуса – Константин Иванович Косыгин. Если принять во внимание время работы в этой местности экспедиции Ф. К. Дриженко, получается, что К. И. Косыгин проживал на том месте с начала 1870-х гг. и до появления будок таможенных постов или домов в пади Половинная. Это было единственное постоянное поселение от истока Ангары до Култука. Жил ли тунгус в постройках поселенца или в чуме, поставленном на территории заимки, ни И. Д. Черский, ни Ф. К. Дриженко не уточнили.

Заимка ссыльного поселенца вполне оправдывала свое название: однодворное поселение с земельным участком, построенное вдали от освоенных территорий. Таких заимок на территории Сибири было много, но на юго-западном берегу Байкала – единственная. Заимка ссыльного поселенца состояла из зимовья, бани, сеней, еще одного зимовья, амбара, конюшни, стайки, погреба, забора [13, с. 3]. Можно сказать, классический набор построек для семьи, жившей полунатуральным хозяйством.

Перед отчуждением земли для Кругобайкальской железной дороги по распоряжению начальника 3-й дистанции 1-го участка Н. А. Багдасарянца была выполнена съемка всех построек заимки [6, л. 10]. Благодаря этому мы знаем, как она выглядела. Сразу отметим, что постройки были своеобразными, а именно состояли из нескольких зданий, стоявших вплотную друг к другу. Главный, длинный фасад всех построек выходил на юг, в сторону Байкала. Внутри основного здания ( $6,7 \times 5,5$  м) под одной крышей находились: комната ( $2,5 \times 3,6$  м) с окнами на юг, к Байкалу и на запад и двумя дверьми на восток и на север. По диагонали от этой комнаты отгорожена еще одна комната ( $1,7 \times 1,1$  м). За коридором, на север, находился амбар с окном на восток. С западной стороны коридора вплотную пристроены сени с окном на юг, за ними чулан. Сени с чуланом имели размер  $2,7 \times 4,8$  м. К сеням и чулану с запада вплотную пристроено зимовье  $4 \times 4,1$  м, имевшее два окна: на юг и на восток.

Все постройки вписывались в длину 12,3 м, в ширину 6,7 м (со стороны дома), 4,8 м со стороны сеней и чулана и 4,1 м со стороны зимовья, т. е. в плане все здание представляло собой ступеньки.

Дом стоял на бревнах и был сложен из 25-сантиметрового бревна 12 венцами (9 венцов от пола до потолка). Потолок и пол набраны доской «пятеркой» (?). Пол из двойного ряда досок. Потолок сверху засыпан дерном и землей. Высота потолка – 1,85 м, высота дома – около 2,9 м. Крыша – разноскатная: левый скат длиннее правого. В доме со стороны фасада, на юг, было два окна, на запад – три, на восток – только входная дверь. Зимовье было покрыто плоской крышей. И дом, и сени с чуланом, и зимовье имели чердаки.

Площадь всех перечисленных помещений составляла 50 м<sup>2</sup>, из них площадь дома – 23 м<sup>2</sup>, зимовья – 14,9 м<sup>2</sup>.

Теперь посмотрим на участок, где располагалась заимка. Его общая площадь чуть больше десяти соток. На дворе, кроме жилых помещений, имелись: отдельно стоящий амбар (9 м<sup>2</sup>), конюшня (18 м<sup>2</sup>), сарай или стая (15 м<sup>2</sup>), баня (8,7 м<sup>2</sup>), ледник (4,5 м<sup>2</sup>), отхожее место (1,4 × 0,8 м). Баня в десять венцов, высотой 1,9 м от пола до потолка, имела, как и положено, окно, полки, печь, обложенную камнем, а также навес при входе.

На удивление мощная заимка! Все необходимые для жизни постройки. Как это все было построено, можно только предполагать. Благо лес стоял стеной к Байкалу. Но как это мог сделать один человек?

Поселенец жил звериным промыслом, рыбалкой, собирал ягоды и грибы, выращивал картофель, который, по словам И. Д. Черского, давал хорошие урожаи. Помимо этого, он доставлял лес в Иркутск. Да и с. Лиственичное находилось примерно в 25 км. На лошади в санях зимой по льду добраться до села не было никаких проблем. Можно было что-то продать и купить для семьи.

15 лет в уединении прожил поселенец и около 25 лет – тунгус. В 1902 г. начиная с марта во многих падах стали селиться строители железной дороги. Очевидно, жители этого участка предполагали, что их жизнь изменится. И она изменилась... Дома в пади Пыловка и Половинная, Малый Баранчик попали в полосу отчуждения и подлежали сносу.

Люди привыкли к месту, обжились и не хотели покидать свои жилища. 10 июля 1902 г. Н. А. Багдасарянц сообщал начальнику 1-го участка С. Г. Крушколу, что дом К. И. Косыгина необходимо снести, но он до сих пор продолжает в нем жить, а между тем там уже начали работать подрядчики и успели частично завалить его землей. Хотя работы временно прекращены, но сохраняется опасность, что старое строение

(постройкам на тот момент было уже около 50 лет) может разрушиться от насыпанного грунта [6, л. 99].

Как расставались с насиженным местом Ф. Исаев и С. Быков, можно понять из прошений, которые они подали на имя иркутского губернатора. Дом Ф. Исаева стоимостью 400 р., построенный им для своей семьи, пришлось снести, так как с прокладкой дороги на этом же месте начали ставить другие дома и рядом ренсковый погреб. В своей жалобе Исаев писал, что семья осталась без крова, а при разрушении попорчено много домашнего скарба. Дом снесен несправедливо, так как рядом стоял частный ренсковый погреб. Ф. Исаев просил назначить комиссию для оценки понесенных убытков.

Сергей Быков в марте 1901 г. по разрешению начальника дистанции Кругобайкальской железной дороги К. И. Маевского почти на месте своего же зимовья построил дом. Дом стоил 350 р. Осенью 1902 г. он был разрушен в присутствии жандармского офицера и местного урядника согласно исполнительному листу мирового судьи. Также было попорчено много домашних вещей, а С. Быков с семьей остался без крова [Там же, л. 121–122].

Дом тунгуса К. И. Косыгина со всеми постройками был снесен, но, в отличие от объездчика Ф. Исаева и сторожа С. Быкова, безработный тунгус получил компенсацию в сумме 160 р.

По поводу переноса таможенной будки в пади Половинной с управляющим таможеней неоднократно проводились переговоры. Первоначально он не решался произвести перенос до получения разрешения от Департамента таможенных сборов, находившегося в Санкт-Петербурге. 1 июня 1902 г. на место был командирован таможенный чиновник, по согласованию с руководством Управления по постройке Кругобайкальской железной дороги намеревавшийся перенести будку на новое место, но в итоге будка таможенника была снесена [Там же, л. 98, 103]. За снос жилого дома с сениями и конюшни таможенное ведомство получило вознаграждение в сумме 250 р.

Согласно отчету о постройке ветви от г. Иркутска к оз. Байкал, на берегу мыса Баранчик (в истоке Ангары) стояла таможенная будка, принадлежавшая Иркутской таможне, и зимовье с поварней рыбака Григория Паутова. При отчуждении земли для строительства ветви от Иркутска к Байкалу таможенная будка и зимовье с поварней были куплены Управлением по постройке ветви за 250 и 45 р. соответственно [14, с. 38].

В пади Малый Баранчик проживал также Карл Романович Звержевич. В собственность казны при отчуждении земли под железную дорогу у него приобретены следующие постройки: барак на три отделения за

75 р., два жилых дома с сенями и чуланами и отдельно стоявшая кухня за 2 тыс. р. [13, с. 3].

Итак, до проведения Кругобайкальской железной дороги на участке от левого берега р. Ангары до с. Култук люди проживали на постоянной основе в падах Щелка, Пыловка и Половинная. Однако это были не деревни, не села и не поселки, а одиночные строения и одиночные жители. Предпринятая в XIX в. попытка основать постоянный населенный пункт в местности, ограниченной крутыми горными склонами, что не позволяло заниматься хлебопашеством, и удаленной от других населенных мест, не дала желаемого результата. Ситуация изменилась с проведением железной дороги. Прокладка стальной колеи вызвала усиленное заселение этой территории, что привело к массовому строительству, в основном в падах, временного жилья. С началом эксплуатации дороги появилось постоянное, добротное жилье, при этом численность населения значительно уменьшилась в сравнении со строительным периодом. Падь Щелка вошла в административном отношении в состав пос. Байкал, в пади Половинной был только остановочный пункт, в пади Пыловка не было даже остановочного пункта, поезда шли на проход.

Первые строители, возводившие причал для Байкальской паромной железнодорожной переправы недалеко от истока Ангары, селились в ближайших падах, вдоль р. Ангары – в пади Молчанова и пади Демина, названных по фамилиям подрядчиков, выполнявших строительные работы. Строители Кругобайкальской железной дороги селились вдоль берега Байкала в падах Малый Баранчик и Щелка.

Строители Кругобайкальской железной дороги освоились в падах Малый Баранчик и Щелка. Вот имена и фамилии первых поселенцев в полосе отчуждения в пади Щелка:

- ссыльнопоселенец Иркутской губернии Верхотурского округа Качугской волости Савицкий Андрей Петров, содержатель бани (дом на расстоянии 49 саженей от Байкала);

- крестьянин Гродненской губернии Брест-Литовского уезда Рогачевской волости Савицкий Лука Петров, работает у контрагента Березовского (154 сажени);

- крестьянин Енисейской губернии Ачинского уезда Журской волости Пашинов Семен Федоров, возчик леса (154 сажени);

- ссыльнопоселенец Иркутской губернии Верхотурского округа Тайтурской волости Волков Фома Иванович, дровосек (159 саженей);

- крестьянин Пермской губернии Шадринского уезда Басменовской волости Берсенёв Яков Иванович, рабочий 1-го участка (169 саженей);

– крестьянин Херсонской губернии Александровского уезда Новопросской волости Петреченко Иван Афанасьевич, жандармский унтер-офицер (176 сажень);

– ссыльнопоселенец Томской губернии Ишимского уезда и волости Штогрин Ануфрий Николаевич, работал у Березовского (180 сажень);

– крестьянин Тобольской губернии Ишимского уезда Ларгинской волости Каргин Федор Ефимов, перевозчик через Ангару от ст. Байкал до с. Лиственичное (190 сажень);

– крестьянин Казанской губернии Штопомского уезда Изгарской волости Кузьмин Константин Николаевич, конторщик лавочника Патущинского (196 сажень);

– крестьянин Енисейской губернии Канского уезда Ольгинской волости Федоренко Лука Никитин, возчик леса (376 сажень) [6, л. 113–114 об.].

В период перекатки вагонов по льду Байкала на ст. Байкал скапливались тысячи людей. Во время строительства железной дороги в падах размещались временные сооружения строителей: бараки, кухни, больницы, бани, складские помещения.

Падь Малый Баранчик во время строительства первого пути стала резиденцией 1-го строительного участка. Там обосновался подрядчик на строительстве Кругобайкальской железной дороги военный инженер Э. Ю. Березовский со своей конторой. Соседние пади Щелка, Зобушка, Марьяная, Большой Баранчик также застраивались его людьми [15, л. 27].

Станция и поселки относились к 1-му строительному участку, который возглавлял представитель Управления по постройке Кругобайкальской железной дороги начальник участка, инженер путей сообщения С. Г. Крушкол. В его штате были инженеры путей сообщения К. И. Маевский, Н. А. Багдасарянц, В. В. Юргенсон, Турович, инженеры-строители М. А. Хвостунов и В. А. Шахт, техники С. М. Ларин, А. К. Трошин [16, с. II].

С началом строительства железной дороги в пади вырос такой поселок, что здания просто некуда было ставить. От самого берега Байкала и вглубь более чем на километр раскинулись жилые, специальные, санитарные и прочие строения. Но перечислить их следует все. Названия строений отражают дух и колорит времени железнодорожного строительства, по окончании которого многие были (какие по приказу, какие по настроению) разобраны для переноса и для дров.

Итак, всего в падах Малый Баранчик и Щелка, что сегодня являются частью пос. Байкал, в период строительства первого пути в каче-

стве временных сооружений Э. Ю. Березовским были построены: жилые дома (два одноэтажных, один двухэтажный), 18 бараков, кухни при некоторых бараках и больнице, две больницы (про них лучше было бы сказать «так называемые больницы»), баня при больнице и отдельная баня для рабочих, «покойницкая» (морг, стоял почти в центре пади), холерный барак и «покойницкая» при нем, «дом испытуемых» (для больных холерой), прачечная при холерном бараке, дом для медицинского персонала, «арестный дом» (тюрьма), материальный склад, известковый сарай, керосиновый и пороховой погреба, динамитный и капсюльный склады, различные кладовые и будки, конюшня. Общее количество построек – более 50.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Чертежная книга Сибири, составленная тобольским сыном боярским Семеном Ремезовым в 1701 году. СПб., 1882.
2. *Фель С. Е.* Картография России XVIII в. / С. Е. Фель. М. : Геодезиздат, 1960.
3. *Наумов И. В.* Таможенная служба на Кругобайкальской железной дороге / И. В. Наумов // Кругобайкальская железная дорога – связующее звено Транссиба и уникальный памятник инженерного искусства : материалы Всерос. конф. (Иркутск, 7–8 окт. 2005 г). Иркутск : Изд. А.Н. Гарашенко, 2006.
4. *Ritter K.* География стран, входящих в состав Азиатской России или пограничных с нею. Восточная Сибирь: Озеро Байкал и Прибайкальские страны, Забайкалье и степь Гоби. Новейшие сведения об этих странах (1832–1894 гг.), служащие последующими выпусками к русскому тексту Риттера, изданному под приведенным заглавием в 1879 году : в 2 ч. / К. Риттер. СПб. : Тип. В. Безобразова и К<sup>о</sup>, 1895. Ч. 2 : Общее обозрение Байкальских гор и Байкальского озера. Северо-западный берег Байкала от юго-западной оконечности озера до устья Верхней Ангары. Хребты Приморский и Онотский / составили по поручению ИРГО: П. П. Семенов, И. Д. Черский, Г. Г. фон Петц.
5. РГИА. Ф. 326. Оп. 4. Д. 1135.
6. РГИА. Ф. 326. Оп. 3. Д. 482.
7. РГИА. Ф. 446. Оп. 30. Д. 15.
8. Гидрографические работы на Байкальском озере // Отчет о действиях Главного Гидрографического Управления Морского министерства за 1897 г. СПб. : Гл. Гидрогр. упр., 1898.
9. *Бухтеев А. М.* Определение астрономических пунктов на берегах Байкальского озера в 1897 г. / А. М. Бухтев. СПб. : Тип. император. Акад. наук, [1899].
10. Лоция и физико-географический очерк озера Байкал / под ред. Ф. К. Дриженко. СПб. : Гл. Гидрогр. упр., 1908.
11. Атлас озера Байкал / составлен Гидрогр. экспедицией под начальством полковника Дриженко. Б. м., б. г.
12. Геологические исследования вдоль линии Кругобайкальской железной дороги, произведенные под общим руководством профессора И. В. Мушкетова. СПб. : Тип. М. Стасюлевича, 1904. Вып. 1.
13. Приложения к отчету по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900–1905 гг. СПб. : Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1908. Прил. Г к гл. 1.

14. Отчет и приложения по постройке ветви от г. Иркутска к озеру Байкал. 1897–1900 гг. СПб. : Электро-тип. Н. Я. Стойковой, 1904.
15. РГИА. Ф. 611. Оп. 1. Д. 148.
16. Сооружение Кругобайкальской железной дороги: сборник пояснительных записок, технических условий и расчетов сооружений (к альбому типовых и исполнительных чертежей), 1900–1905. СПб. : Знамен. тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1907.