

До следам краеведческих чтений

В декабрьском номере "Мамского горняка" (№ 95 от 12.12.2017 года) была опубликована статья "Калейдоскоп Приангарья". В течение всего года осуществлялся культурно-просветительский проект «Калейдоскоп Приангарья», итогом которого стали Первые краеведческие чтения «Краеведение Приангарья». Целью проекта является объединение и создание банка данных краеведов Иркутской области.

Центральная районная библиотека тоже приняла участие в данном проекте. Были отправлены две заявки-анкеты с докладами В. В. Сильченко и И. М. Негода. Владимир Васильевич лично принял участие в краеведческих чтениях, где выступил с докладом «Витимская Атлантида» о строительстве и развитии главной судоремонтной базы для первой паровой компании «Лено-Витимское пароходство» в Воронцовке.

МКУК "ЦБС Мамско-Чуйского района – ЦРБ" решила на этом не останавливаться и провести круглый стол на тему этого доклада в краеведческом музее. Приглашаем всех желающих принять участие в заседании, которое состоится в Краеведческом музее 11 марта 2018 года в 15.00 ч.

Витимская Атлантида

Весной 2009 г. в Мамском краеведческом музее была организованная фотовыставка «Витимская Атлантида», посвященная большому рабочему поселку Воронцовка на реке Витим. Селение просуществовало более ста лет и исчезло с лица земли в 90-х гг. прошлого века.

Предысторией этой выставки послу-

жила публикация в районной газете «Мамский горняк» очерка «Пароход-легенда», посвященного пароходу «Коммунист». Собирая материал для очерка, я встречался с мамскими и ленскими речниками, с бывшими жителями Воронцовки, знакомился с местными газетными публикациями. Попутно собирал и

сканировал фотографии. После выхода очерка ко мне стали обращаться читатели газеты и предлагали имеющийся у них материал, связанный с пароходством. Бодайбинский историк-краевед Николай Николаевич Мунгалов прислал копии дореволюционных почтовых открыток с видами Воронцовки и пароходов. Фото-

материала набралось достаточно для проведения выставки, а воспоминаний мамских, бодайбинских, пеледуйских старожилов – для написания большого краеведческого очерка «Воронцовка», напечатанного в 2012 г. в книге «Рассказы о мамчанах».

Попытаюсь кратко изложить историю освоения реки Витим и историю Воронцовского затона с прилегающим поселком.

До середины XIX века в нижнем течении Витима не было оседлого русского населения. Положение изменилось, когда в верховьях речки Хомолхо были найдены богатые золотые россыши.

В 1863 г. поисковая партия купца М. Сибирякова обнаружила золото в бассейне Бодайбинки. В это же лето Сибиряков заявил отвод земли под будущую резиденцию на берегу Витима. В перспективе водные перевозки значительно удешевляли доставку.

В марте 1864 г. иркутские купцы составили первую пароходную компанию по Лене и Витиму – «Лено-Витимское пароходство Сибирякова, Базанова, Немчинова».

Для строительства зимнего отстоя судов идеально подходила местность Воронцовка, в 100 км от устья Витима, в 180 км от Бодайбинки.

Дамбы, перекрыв правую протоку, дали жизнь Воронцовскому затону, служившему речникам добрую сотню лет.

Первые пароходы, построенные золотопромышленниками для Лены и Витима, были железные буксиры прочной постройки, приличных размеров и большой мощности. «Иннокентий» до 1936 г. был самым мощным пароходом на Лене, за свою жизнь отработал 93 навигации.

В 1880 г. в Воронцовке проживало 587 человек, большую часть населения составляли ссыльные поселенцы. Здесь находилось управление пароходства, больница, церковь, церковно-приходская школа, мастерские. В 1887 г. построен новый корпус с механическими мастерскими, пожарной частью, конторой управления, с паровым отоплением и водопроводом. Немного статистики: с 1880 по 1885 г. естественный прирост населения Иркутской губернии составил 19 тысяч душ, ссыльных при этом прибавилось 22 тысячи.

«Лено-Витимское пароходство» долгое время оставалось монополистом в регионе и устанавливало свои цены.

До сегодняшнего времени Витим –

сложнейшая река для судоходства. Приведем описание из современной лодии реки Витим: «имеет характер горной реки, протекает в узкой, стесненной горами долине. Дно – в основном крупная галька, камень, скала. Река Витим от устья до Бодайбо, 289 км, сложная для судоходства, судовой ход в отдельных местах извилистый и узкий, скорость течения большая, в русле имеются камни, отмели и выходы скальных пород. Свальные и прижимистые течения затрудняют проводку составов».

А тогда, на заре пароходной эры, когда лодманы давали большим отдельным камням в русле пугающие названия, когда в ухвостьях островов стояли ворота с тросами, при помощи которых команды помогали своим пароходам преодолеть силу течения, когда не было никаких знаков судоходной обстановки, а вся надежда было только на опыт и чутье, просто невозможно представить, как они вообще работали.

Золотодобывающая промышленность напрямую зависела от работы пароходства. За короткую летнюю навигацию завозились необходимые материально-технические ресурсы, рабочая сила, скот, фураж. Владельцы пароходства дорожили квалифицированными работниками – капитанами, механиками, лодманами, шкиперами, им создавали привилегированные условия, обеспечивали высокую зарплату, хорошее жилье.

В августе 1910 г. Ленское золотопромышленное товарищество – «Лензолото» – купило компании М. Сибирякова и И. Базанова. С покупкой пароходства закончилась монополизация района. «Лензолоту» принадлежали прииски, железная дорога, пароходство. Втянутое в систему международного финансового капитала, «Лензолото» вело себя в тайге как феодальный владель, что привело к всеобщей забастовке и Ленскому расстрелу, сотням убитых и раненых...

Пароходство «Лензолота» в период 1910–1917 гг. приобрело новые, современные пароходы: «Барон Горацій Гинзбург», «Альфред», «Александр», «Карл Винберг».

Горацій Гинзбург – банкир, один из совладельцев «Лензолота», а Альфред и Александр – его сыновья, Карл Винберг – один из совладельцев. Как видим, владельцы «Лензолота» называли новые пароходы своими именами или именами своих детей, они надеялись на свои капиталы, тогда как иркутские купцы называли первые ленские пароходы име-

нами святых – «Святой Тихон Задонский», «Святитель Иннокентий» или губернаторов – «Генерал Синельников», «Граф Игнатъев», незримо надеясь на покровительство высших сил.

Первая мировая война, революция, Гражданская война. На тихой мирной Лене появились белые, красные. Пароходы являлись основным транспортом воюющих.

В феврале 1920 г. имущество «Лензолота» было национализировано, всё перешло в руки государства. Пароходы переименовали. Вместо имен святых и губернаторов появились: «Красносибирец», «Коммунист», «Красноармеец» и т.д.

В марте 1932 г. для обслуживания золотопромышленности создается солидное пароходство «Лензолотофлот», состоящее из десяти пароходов, управление находилось в Киренске. В этом же году, выехав по Витиму, возникает рабочий поселок Мама со слюдяными рудниками Колотовка, Большой Северный, Мало-Северный. В 1933 г. на Лене основан рабочий поселок Пеледуй с верфью по строительству деревянных барж.

В 1931–1932 гг. на Воронцовку привозят спецпереселенцев, раскулаченных из различных областей страны. Организуется сельхозартель «Маяк» в системе «Золотопродснаба».

Перед войной в Бодайбинский район привезли ссыльных из Западной Украины.

22 июня 1941 г. вся мощь гитлеровской Германии обрушивается на Советский Союз. С 1942 г. начинаются поставки груза по ленд-лизу через Восточную Арктику. Американские морские транспорты доставляют к устью Лены продовольствие, технику, материалы, десятки тысяч бочек с авиационным топливом для авиатрассы Аляска–Сибирь.

Авиатрассу от Якутска до Красноярска протяженностью 2400 км топливом и материалами обеспечивают ленские речники. Раньше «Лензолотофлот» ходил вниз до Якутска, а теперь стал ходить до моря Лаптевых. Критическая ситуация сложилась в навигацию 1943 г.: ранний ледоход повредил часть якутского флота, и на «Лензолотофлот» легла дополнительная нагрузка.

К осени 1943 г. в Бодайбо возникла катастрофическая обстановка: в город не поступило ни одной баржи с продовольствием и техгрузом, флот работал на дальних линиях. И только к концу навигации, в начале октября, в Бодайбо привели 34

баржи. В городе сняли с производства всех способных к выгрузке и 700 человек с шахт, выгрузка шла круглосуточно. В Воронцовский затон суда спускались со льдом.

В конце войны и после в Бодайбинский район везли большие партии ссыльных: кавказцев, прибалтов, украинских националистов и т. д.

В 1957 г. создается Объединенное речное пароходство, с управлением в Якутске, в него передаются пароходы и баржи «Лензолотофлота». На зимовку 1959 г. суда уходят в Пеледуй. Жители покидают Воронцовку, переезжают в Пеледуй, Бодайбо, на Маму и Мамакан.

В начале 1960-х новая волна ссыльных – это Н. С. Хрущев ведет борьбу с туеядцами. Их выселяют из Москвы, крупных городов в глубинку. Воронцовка – самое подходящее место: имеется свободное жилье и придется работать.

В 1962 году закрылась воронцовская школа-семилетка. Начальная работала до 1970 г.

Метеостанция закрылась в 1997 г.; с ее ликвидацией ушли последние жители. Много интересного рассказали в сво-

их воспоминаниях бывшие жители Воронцовки: бодайбинцы Василий Алексеевич Таюрский и Лидия Степановна Ермакова, пеледуйцы Иван Васильевич Пономарев и Николай Лаврович Карелин, мамчане Альберт Васильевич Мурынкин и Михаил Георгиевич Округин.

В 1951 г. пожар уничтожил районный архив города Бодайбо. Много документов, относящихся к истории района, утеряны навсегда, только очевидцы могут что-то вспомнить. Обратился в Мамский районный архив, заведующая сказала, что у них ничего нет.

В воспоминаниях старожилов всегда упоминались арбузы. Климат в воронцовской местности мягче, чем в Бодайбо или Маме. Старожилы рассказывали, что как только проходили заморозки, рассаду помидоров, огурцов, арбузов высаживали в грунт. Помидоры краснели на корню.

Старожилы также вспоминали, как в воронцовском клубе ставились спектакли, как на телегах, в коробах везли на пристань арбузы, как ручей Громатуха дарил ребятишкам в подарок каток – заливал наледью пол-Витима.

Известный в Иркутске адвокат, правнук Анисима Мартыновича Мурынкина на досуге пишет детективы под псевдонимом Воронцов.

Известный в Иркутске музыкант – Станислав Погребинский – имеет воронцовские корни.

В краеведческом музее г. Усть-Кута хранится колокол с пожарной каланчи, на нем отлито: «Воронцовка, 1885 год» – единственный свидетель той витимской цивилизации, исчезнувшей как легендарная Атлантида.

В октябре прошедшего года в стране прошли мероприятия, посвященные 75-летию открытия авиатрассы Аляска – Сибирь. В мамской школе была организована фотовыставка и проведен открытый урок. На фотографиях запечатлены летчики, самолеты, памятники и воронцовские пароходы. Пароходы внесли свой вклад в работу авиатрассы.

Автор доклада В. В. Сильченко

Материал подготовила Зуева Н. В.,
библиотеграф ЦРБ