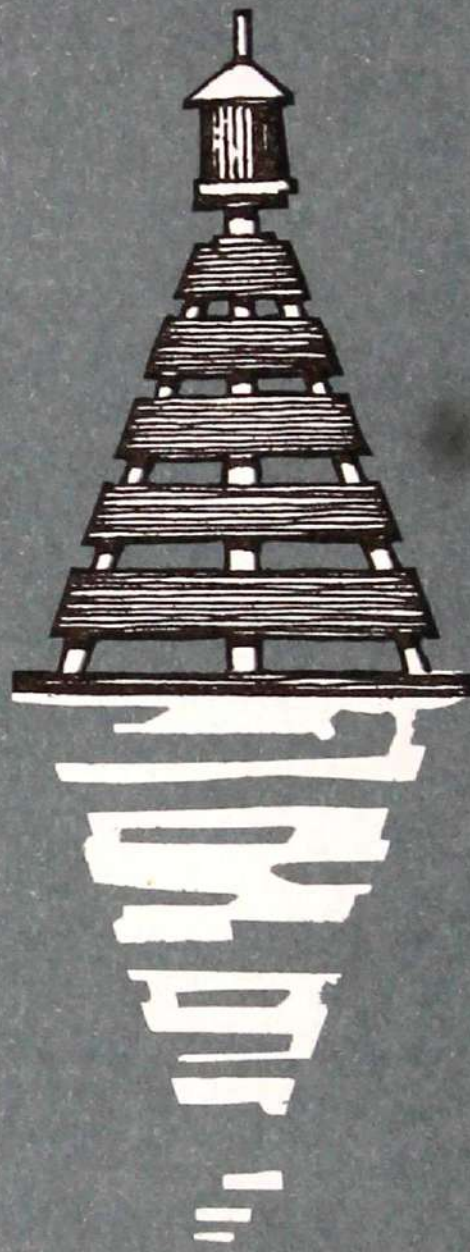
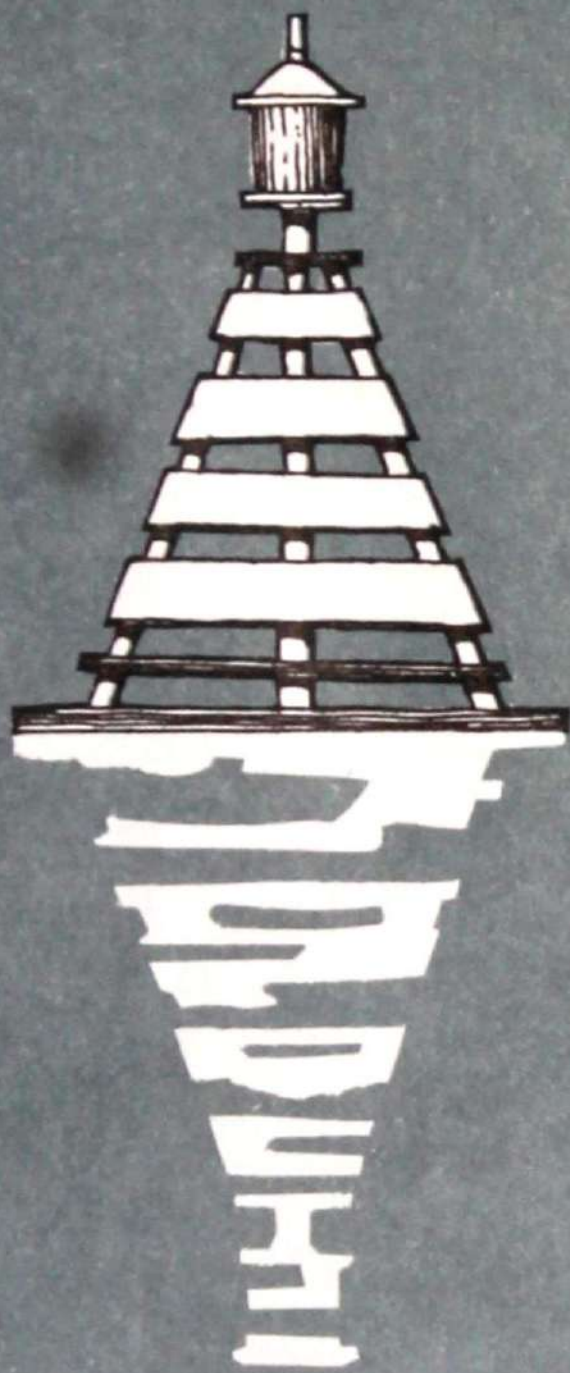
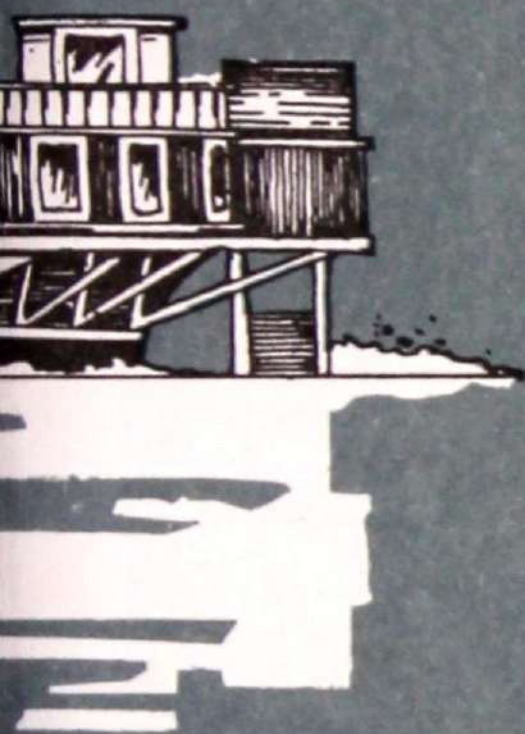


Пароход
на
Волге





407

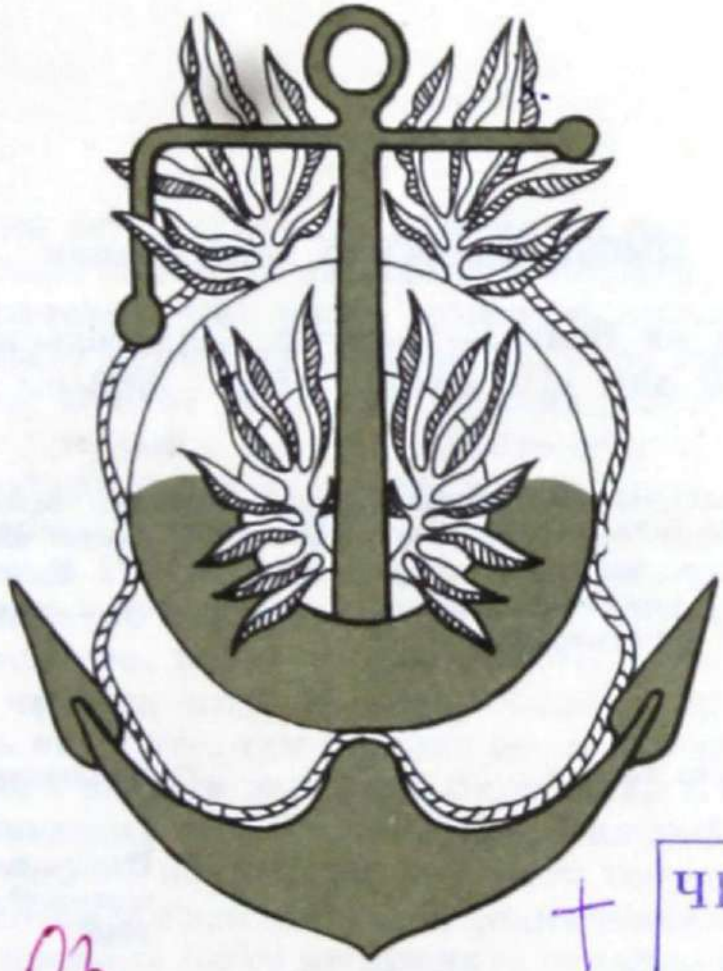


05

39,4r
493

В.М. ЦЫБИН

Пароход на Волге



03

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
ЦГБ

Саратов

Издательский и книготорговый дом «Пароход»

1996

78229 - 1 ✓

САРАТОВСКАЯ ОБЪЕДИНЕННАЯ
ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ

ББК 39 4Г

Ц 93

К 300-летию Российского Флота

Цыбин Владимир Михайлович

Пароход на Волге.— Саратов: Издательский и книго-
Ц93 торговый дом «Пароход», 1996.—368 с.: 185 ил.

О пароходных компаниях, судах, капитанах, затонах, путеводителях, яхт-клубах, даже о пароходе-церкви узнает читатель из книги историка волжского судоходства В. М. Цыбина. Подарочное издание снабжено справочным аппаратом и содержит 185 оригинальных фотографий.

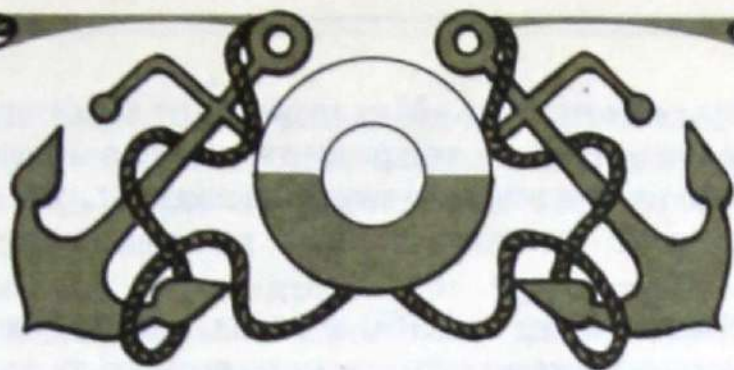
Ц $\frac{3205030000}{68P(04)-96}$ Без объявл.

© Владимир Цыбин, 1996

© Издательский и книго-
торговый дом «Пароход»,
1996

ISBN 5-89039-001-1

© Художественное оформ-
ление, Александр Бога-
тов, 1996



Посвящается любимой Волге

ОТ АВТОРА

Несколько лет я усиленно занимался историей волжского судоходства, особенно пароходной его поры, в связи с историей Саратова, 400-летие которого скромно и почти обыденно было отмечено в сентябре 1990 года. А интерес к пароходам Волги, реки, на берегах которой я родился и вырос и к которой с детства испытываю неослабевающую любовь, пробудился у меня, когда началось массовое списывание старых судов в 1960—1970 годах и дальнейшее их уничтожение в 1980-х годах; обожгла мысль — ведь мы теряем безвозвратно не только сами суда, но и историю волжского судоходства, когда-то гремевшего на всю Россию, более того — на весь мир. И чем меньше старых пароходов становилось на Волге, тем больше росло желание попытаться сохранить в памяти народной биографии и облик пароходов, прославивших наш речной флот. Каждый старый пароход всегда чем-то отличался от своего собрата — внешним видом, красотой и архитектурой, техническими новинками. В прежние времена было не принято строить более двух однотипных пароходов. Не то, что сейчас, когда несколько десятков и даже сотен судов имеют и названия-то одинако-

вые, например, «Ракета», «Метеор», и отличаются лишь номерами. А пассажирские теплоходы, которые теперь плавают по Волге, хотя и носят разные названия, но они в основном однотипны и внешне ничем не отличаются друг от друга.

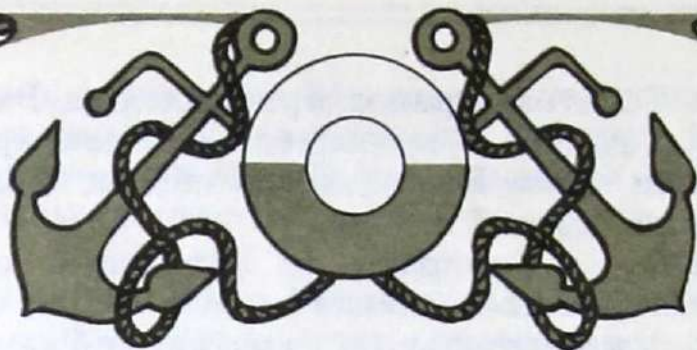
Хорошо помню, как в 1960-е годы мы радовались тому, что профсоюзные руководители саратовского завода, на котором я работал, приобрели для базы заводского дома отдыха в Горьком, нынешнем Нижнем Новгороде, списанный пароход «Первое Мая», бывший «Григорий» братьев Каменских из Перми, и поставили его на прикол на притоке Волги — реке Тёрешке. И долго там летом отдыхали работники предприятия. Но и за списанным пароходом нужен был хозяйский глаз — там что-то отремонтировать, там подкрасить... А вот глаза-то практически и не было. Пароход эксплуатировали на износ, пока он не начал разваливаться. Тогда его списали с баланса завода окончательно, стыдливо отбуксировали к острову Сазанке, упёрли носом в берег и бросили — мол, с глаз долой. И такое наше отношение к старым пароходам, а каждый из них — история, обыденное дело. И как тут не вспомнить, скажем, США, где только в одном городе Сент-Луисе на реке Миссисипи сохраняется для потомков 6 старых пароходов. «Лейтенант Роберт Е. Ли» — один из этих пароходов. «Его салоны посещает ежедневно 600 человек. Здесь празднуют свадьбы и рождения, издают собственную газету, но прежде всего наслаждаются музыкой. Судно носит имя легендарного генерала — предводителя южан... Здесь на набережной нет парапета. Берег оставлен прежним — земляным и открытым» (Л. Стрижевский. «Миссисипи, джаз и пароходы». «Правда», 1990, 19 февраля).

Сравните: сохранено 6 старых пароходов лишь в одном американском городе — и ни одного старого парохода на всей Волге!

Поработал в 1960-х годах «Саратовский ледокол» на строительстве в Саратове автодорожного моста через Волгу — и в благодарность за это его списали и утопили у энгельсского берега за ненадобностью. А он являлся носите-

лем истории Саратова, ранее принадлежал Рязано-Уральской железной дороге и взламывал лёд для прохода паромов с вагонами через Волгу, когда ещё не было здесь железнодорожного моста.

Вот и начал я собирать по крупицам, сопоставлять и изучать материалы о прошлом волжского судоходства, прежде всего применительно к Саратову и бывшей Саратовской губернии по части паромных дел. И если не сберегли для потомков ни одного старого парохода на Волге, так, может, удастся сохранить что-то из истории волжского судоходства с помощью печатного слова и фотографий.



Глава 1

Великим водным путём

Парус, весло, бечева

Русский народ издавна называл Волгу красавицей, кормилицей, матушкой. Про Волгу сложены предания и легенды, былины и песни, воспевающие её величие и красоту. Русские люди с любовью накрыли родничок, откуда берёт своё начало Волга, теремком-часовенкой. Едва приметным ручейком пробегает она среди лесов и полей, накапливая силу. Долог и длинен путь её от истока до устья. Первый приток её — речка Персианка — отдаёт себя ещё неприметной Волге. Собирая грунтовые и дождевые воды, принимая реки и речушки, Волга набирает мощь. Сто тридцать две реки впадают в неё, не считая нескольких тысяч малых речушек и ручьёв. И Волга становится большой полноводной рекой — самой крупной в Европе и великой транспортной магистралью — «главной улицей России».

Волга помнит на своих берегах и костры первобытного человека, и городища наших предков. На утлых лодочках-долблёнках волжане плавали, общались с соседними племенами, обменивались продуктами. С риском для жизни пускались и в дальние плавания, достигая просторов Каспийского моря.

По разведанным смельчаками дорогам плыли варяги, хазары, персы, греки, везли товары на продажу в другие края, на берегах Волги зашумели ярмарки.

Низовья Волги как водного пути в XV веке контролировались золотоордынскими ханами. Верховья её до городов Казани и Болгара — Московским государством. А средняя часть реки, между Золотой Ордой и русскими землями, была ничейной. Не каждый купец отваживался везти свои товары по Волге. Как отмечали русские летописи, в XIV и XV веках на Средней Волге хозяйничали новгородские и вятские ушкуйники. Но уже в то время здесь стали появляться русские поселения, которые основывали беглые русские люди. И только в конце XVI века, когда Волга полностью стала русской рекой, начали возникать государственные сторожевые поселения и закладываться города.

Археологические раскопки на Волге свидетельствуют: судоходство на Руси зародилось очень давно, с незапамятных времён. Формы простейшего челна, лодки-долблёнки, постоянно совершенствовались. Для увеличения грузоподъёмности набивали на долблёнки сверху доски, и такие суда стали называть набойными. Условия Волги требовали лёгких и прочных судов, приспособленных к сложному плаванию и выдерживающих перетаскивание волоком из одной реки в другую. Таким лёгким судном был плоскодонный шитик. У него обшивочные доски сшивались между собой распаренной вицей или жгутами из мочала. Над средней частью его устраивали крышу, предохранявшую груз от непогоды. Имелось ещё и небольшое помещение для команды. Двигался шитик с помощью вёсел и парусов.

Затем распространились на Волге плоскодонные ладьи — ушкуи, прообразы пассажирских судов. Плававших на них называли ушкуйниками. Ещё позже появились струги, более вместительные суда. Пассажирские струги брали до 50 человек. Во время крестьянской войны под руководством Степана Разина струги перевозили солдат.

Но всё это — суда из IX—XVI веков, ладейного типа. Постепенно их стали вытеснять суда барочной конструкции. Последние назывались часто по месту их постройки:

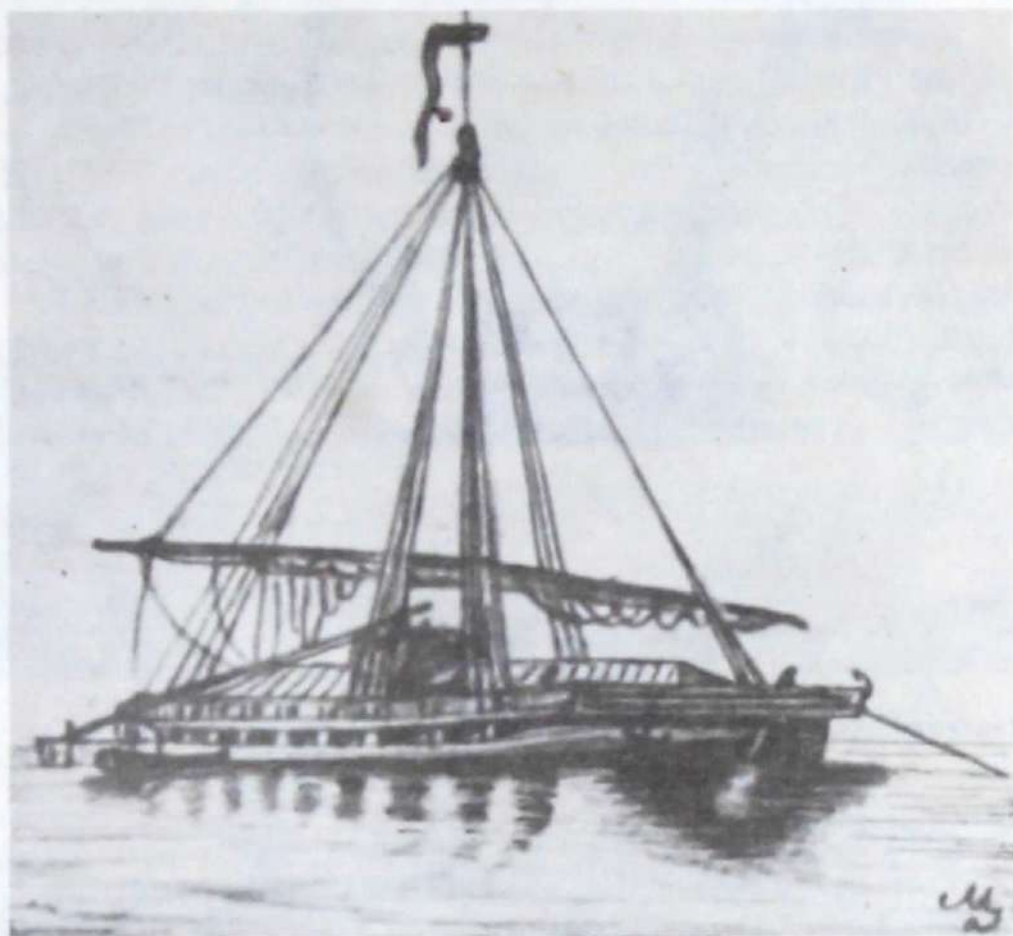
гусяны (река Гусь, приток Оки), мокшаны (река Мокша), унжайки (река Унжа), суряги (река Сура), коломенки (Коломна) и так далее. Каждый тип отличался архитектурой. Суда барочного типа, совершенствуясь, использовались длительный период. Например, грузоподъёмность коломенки доходила до 25—30 тысяч пудов. Передвигались эти суда вниз — самосплавом, вверх — с помощью вёсел, шестов, парусов и бечевы со скоростью 7—15 вёрст в сутки.

Иностранец Дженкинсон получил в 1558 году разрешение от российских властей организовать строительство речных судов в Нижнем Новгороде. За 10 лет его верфь дала их несколько десятков. В 1569 году он на своих судах отправился по Волге и Каспию за товарами в Персию. Но весь его флот и сам Дженкинсон погибли в Каспийском море, а его нижегородская верфь перестала существовать. И только через 65 лет, в 1634 году, царь Михаил Фёдорович разрешил Голштинскому герцогству построить 10 грузовых судов для плавания по Каспийскому морю в Персию с целью закупки шёлка. Два года спустя верфь в Нижнем Новгороде спустила на воду первое судно — «Фридрих», плоскодонный трёхмачтовый парусник длиной 36 метров. Первый же рейс оборвался гибелью судна из-за шторма на Каспии. Постройка других судов была прекращена.

В 1669 году на верфи в селе Дединове на Оке, в 25 верстах от Коломны, был спущен на воду первый трёхмачтовый военный корабль «Орёл» — двухпалубник длиной 25 метров, шириной 6,5 и с осадкой 1,5 метра, вооружённый 18 пушками. Одновременно были построены яхта с 6 пушками и 2 шлюпки, имевшие по одной пушке каждая. Флотилия из этих 4 судов путь из Нижнего Новгорода в Астрахань преодолела за 4 месяца. Но Астраханью уже завладели повстанцы Степана Разина. В 1670 году они захватили и сожгли «Орёл».

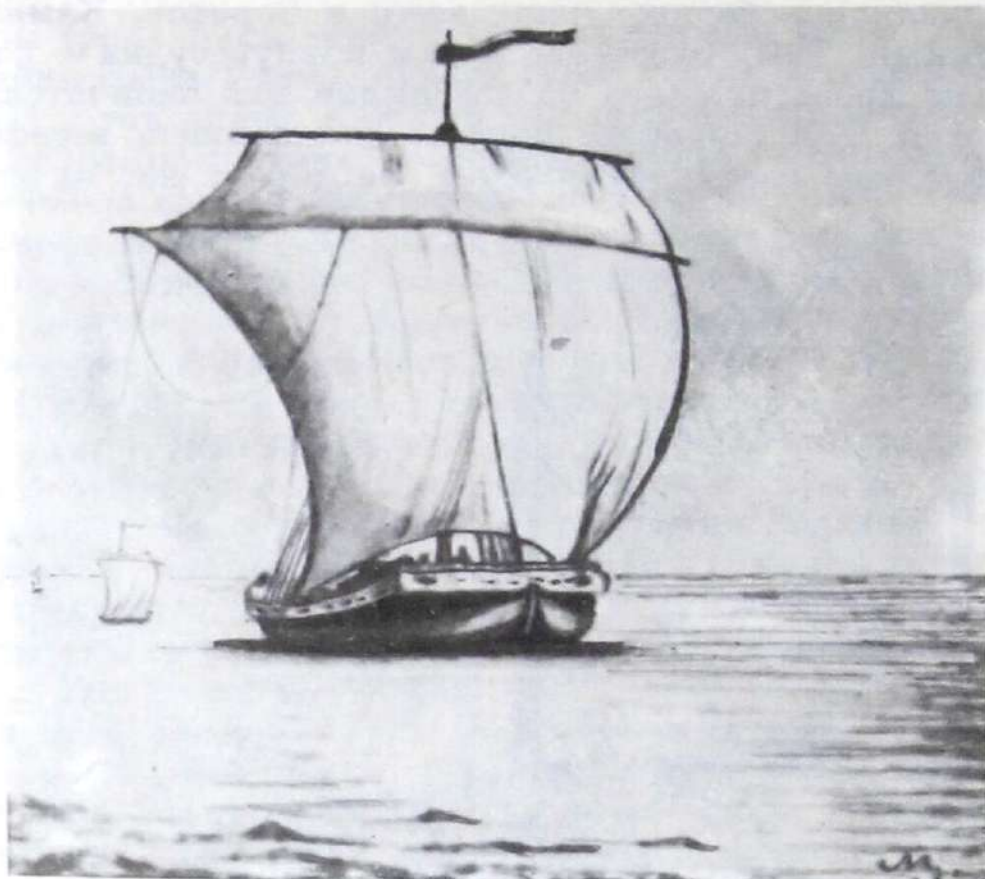
Характерным волжским явлением стали сплавные суда — беляны. Они при длине до 100, ширине — 25 и высоте — 5 метров обладали грузоподъёмностью до 10 тысяч тонн. Их корпус, сооружавшийся только на один рейс, загружался лесом-полуфабрикатом в местах, где его рубили.

Сплавлялись беляны чаще всего в Саратов, Камышин и Царицын. Там груз — лес и сам корпус судна — разбирался на дрова или шёл на лесопилки для окончательной обработки. Как правило, беляны сплавлялись весной по большой воде сверху самоходом. За дорогу лес просыхал



Мокшана. Рисунок А. Н. Минха из его рукописи 1867 года
(хранится в ГАСО)

и приходил к месту назначения в хорошем состоянии, да и река не засорялась топляками. Всего в 1860—1870-х годах за сезон сплавлялось до 500 белян. После перевода парового флота на нефтяное топливо за навигацию белян сплавлялось уже намного меньше — не более 150. Существовали они на Волге ещё и в первые советские пятилетки.



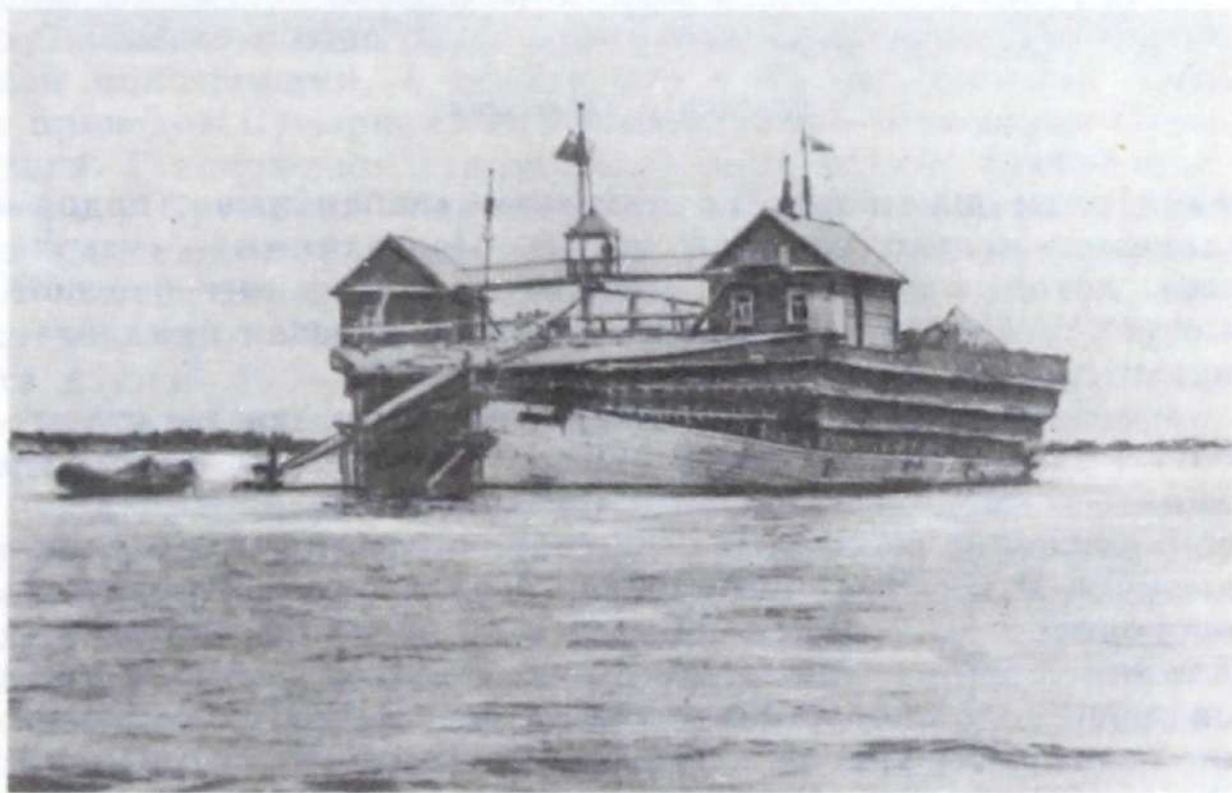
Расшива. Рисунок А. Н. Минха из его рукописи 1867 года

Наиболее интересна из волжских судов расшива (лирическое название — от выражения «расшивать доски» при постройке такого судна), с которой тесно связано и бурлачество. Расшивы были самым распространённым типом судна. Строились они главным образом в Костромской, Нижегородской и Казанской губерниях из елового и соснового леса. Длина достигала 25, ширина — 5 и высота — 12—15 саженей. Парус для них шили из высококачественного материала. Ширина паруса равнялась длине судна, высота составляла 15—20 саженей. Против течения расшиву передвигали бурлаки — по 10—12 вёрст за сутки. Наружная отделка судна была красивой: на бортах — резьба по дереву

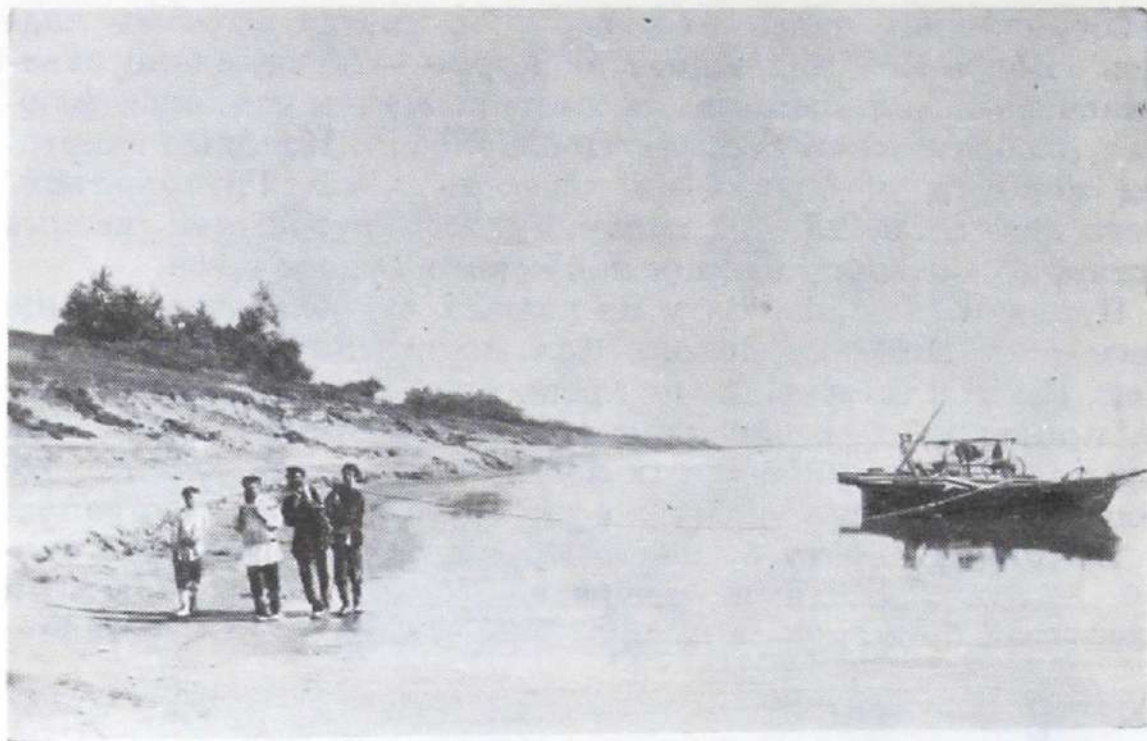
с изображением различных фигурок, иногда делалась надпись «Бог — моя надежда», на корме — обязательно означалась фамилия хозяина, на клотике мачты ставился флюгер с изображением Георгия Победоносца. Плавные очертания корпуса обеспечивали лёгкость хода. Грузоподъёмность достигала 25—30 тысяч пудов. Применение расшив составило большой период волжского судоходства.

Бурлаки шли на Волгу из разных губерний, но больше всего — из Нижегородской, Казанской, Вятской и Пермской. Были и сбежавшие от крепостной неволи. Волга давала пристанище бездомному, обездоленному люду, она укрывала их в прибрежных лесах, в камышах дельты. На Волге в XIX веке работало около 600 тысяч бурлаков.

Начинали работу бурлаки с рассветом и кончали с первой звездой. В лямке впереди шагал самый опытный и сильный бурлак — «шишка», или «дядька». Он устанавливал



Беяна. Судно для перевозки лесных материалов с верховьев Волги делало только один рейс — вниз по течению



Бурлаки у Хвалынска

ливал ритм движения. За ним шли «кабальные», подряжавшиеся только за одни харчи. Последними — «усердные», которые подгоняли «кабальных». При тяге бечевой выступали вперёд только правой ногой, а левая придвигалась к правой, затем — снова шаг правой.

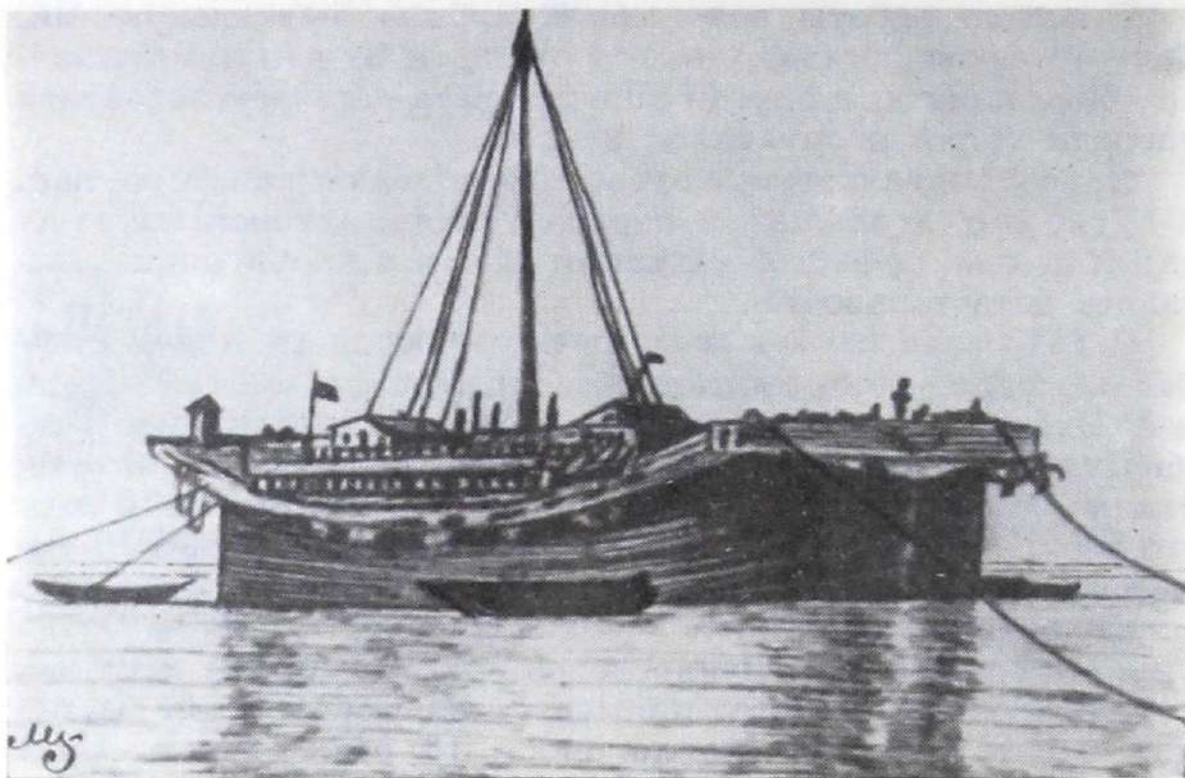
Заменить тяжёлый бурлацкий труд было давним стремлением русских умельцев. В 1753—1756 годах на Волге появились «самодвигающиеся» машинные суда, приводившиеся в движение волами. В 1782 году талантливый механик-самоучка И. П. Кулибин изобрёл и построил в Петербурге водоходное судно. Через 22 года в Нижнем Новгороде испытали второй вариант этого судна. Водоход двигался против течения со скоростью верста за час. В 1807 году Кулибин разработал третий вариант: судно вместо громоздких двух пар колёс имело уже только одну пару, что значительно облегчало плавание. Однако Кулибин не получил разрешения его построить.

Принцип работы водохода Кулибина был следующий. Течение проворачивало колёса судна, и на вал наматывался конец каната, а другой конец каната с якорем завозился впереди судна и опускался на дно.

Проворачивавшиеся колёса наматывали канат на вал, и судно подтягивалось к первому якорю, второй же завозился дальше первого — и так от якоря к якорю судно двигалось безостановочно.

С 1813 года взамен расшив появляются на Волге коноводные суда — они двигались с применением силы лошадей. Изобретателем коноводной машины считают иностранца Пуа де Барда, который получил от русского правительства привилегию на изобретённое им судно. Но в 1816 году его изобретение усовершенствовал крепостной графа Шереметьева из волжского села Кадницы (кстати, это село дало много речных капитанов и судоводителей) Михаил Сутырин. Он сделал совершенно новое приспособление к приводу, которое можно было применять на любом судне барочной конструкции, и стоило оно в 10 раз дешевле. Суда с приводом Сутырина так и назывались — коноводки Сутырина. У коноводки Пуа де Барда кони ходили вокруг шкива, а у Сутырина — переступали ногами на месте, вращая подвижный круг — помост, на котором они находились. А помост передавал движение на вертикальный вал, или шпиль-ворот. На последний наматывался один конец каната длиной 400—600 сажень, другой конец прикреплялся к заведённому якорю, к которому и подтягивалось лошадьми судно. Принцип Сутырина — значительно проще.

На коноводке было до 70 рабочих и 80—200 лошадей, в зависимости от размеров судна. Двигалась она в две смены. Кроме взятого на себя груза, коноводка ещё буксировала за собой 2—3 больших подчалка с грузом до 80 тысяч пудов на каждом. Общий вес груза достигал иногда 300 тысяч пудов. За сутки преодолевалось 10—15 вёрст. С низовьев Волги до Рыбинска коноводки за навигацию делали лишь один рейс, доставляя преимущественно соль и хлеб. В 1816 году на Волге плавало 36 коноводок, а в 1846-м, к началу появления здесь парового судоходства, уже 200 коноводок.



Коноводное судно. Рисунок А. Н. Минха из его рукописи 1867 года

Подчалки, которые буксировались коноводками, строили большей частью в Нижегородской губернии в сёлах Балахне и Городце, а также на реке Белой и её притоках. Длина подчалка составляла до 30 сажений, работало на нём 20—30 человек, их нанимали только на одну путину.

Как только на Волге и других русских реках началось массовое движение судов, правительство России регламентировало порядок судоходства на реках — выпустило «Устав купеческого водоходства», объявленный специальным манифестом Екатерины II от 25 июня 1781 года. Приведём выдержки из этого интересного документа.

Первой главой «О водоходстве» устанавливалось начало регистрации судов, которые следовало «по построении на верфи засвидетельствовать», после чего им разрешалось иметь и поднимать флаг. Рекомендовалось применять суда, по размерам и устройству соответствующие водным путям.

Предписывалось допускать к работам на судах исключительно «корабельщиков или судовщиков, кормчих или штурманов и лотцов, знающих ход рек и вод, глубины или мелкости тех рек или вод — весенней, летней и осенней воды, пороги явные или потаённые, карчи или камни, или мели, по коим им вести корабль или судно».

Глава вторая определяла обязанности «корабельщика или судовщика» как командира и распорядителя, ответственного морально и имущественно за целостность судна и груза. Умышленное кораблекрушение или нанесение иного вреда или ущерба квалифицировалось как преступление, за которое, помимо взыскания убытков, полагалось наказание вплоть до казни. Судовщику предоставлялось право найма «штурмана или кормчего, плотника, боцмана, кашевара и столько способных водоходцев и юнок и юнош, сколько он находит нужно для плавания того корабля или судна». Разрешались и телесные наказания, но «не более пяти ударов верёвкой или хлыстом». Вообще же судовщику вменялось «поступать с корабельными служителями и водоходцами милостиво и кротко, подавая им пример добронравием и добрым поведением, трезвостью и трудолюбием и похвальным исполнением своего звания, снискивая себе тем почтение и непринуждённое послушание от всех ему подчинённых».

Обязанности штурмана или кормчего раскрывались в третьей главе: «Штурман или кормчий правит на воде кораблём или судном и помосуществует корабельщику или судовщику касательно корабля или судна и груза». Он следит за командой и грузом, за погрузкой и выгрузкой, ведёт судовой журнал, занося в него «все происшествия на корабле или судне как в гавани, так и на воде».

Далее, в четвёртой главе, указывались права и обязанности плотника, а в пятой — «корабельных или судовых служителей и водоходцев обязанности и прочих на корабле или судне находящихся».

От водоходца, то есть матроса, требовалось выполнение «всякой работы, до корабля или судна или груза надлежащей, как то: оснащать и расснащать корабль или судно

на реке или воде или море, править рулём, управлять парусами, ошвартовывать или обвести корабль или судно канатами, сниматься с якоря, мыть и содержать корабль или судно в чистоте, нагружать, выгружать, укладывать товар, груз и припасы, класть, выкладывать и перекладывать балласт и всякую иную работу касательно до сохранения, сбережения и чистоты корабля или судна, товара, груза и припаса. Исправный корабельный или судовой служитель или водоходец должен уметь брать рифы и крепить паруса, поднимать стеньги и реи, стопорить и сплескивать снасти, править рулём, знать румбы компаса, бросать лот и починивать паруса <...> днём и ночью содержать строгую и попечительную сторожу или вахту».

Следующая, шестая глава содержала «образец договора или контракта корабельщика или судовщика с корабельными или судовыми служителями или водоходцами», форму списков всех служащих и рабочих на судне и дневной продовольственной карточки.



Переправа через Волгу

Глава седьмая «о найме корабля или судна» определяла договорные отношения судовладельца и судовщика. Глава восьмая посвящалась правам и обязанностям хозяев корабля или судна. И последняя, девятая глава касалась деятельности маклера, избранного «обществом граждан» для записи и регистрации всех договоров и сделок по водоходству.

Вторая часть устава, содержащая главы с десятой по тринадцатую, была издана 23 ноября 1781 года. В ней предусматривались страхование судов и грузов (глава десятая), мероприятия по защите торговых судов военными кораблями или совместные действия купеческих судов для защиты от внешних опасностей (глава одиннадцатая), приводилась первая отечественная классификация аварий по видам, устанавливались порядок компенсации ущерба, обязанности судовой команды по спасению судна и груза, вознаграждение за участие в спасательных работах (глава двенадцатая). И в заключительной главе говорилось о крушении или гибели судна и о награде спасателям.

«Устав купеческого водоходства» перевёл стихийное нерегулируемое судоходство на правовую основу. Необходимость дальнейшего упорядочения руководства развивавшимся судоходством выразилась в учреждении высочайшим указом от 28 февраля 1798 года департамента водных коммуникаций — на него возлагалась забота о водных путях сообщения всей Российской империи.

Многие положения этого первого устава частично дожили и до наших дней — используются в современном судоходстве.

Император Павел I указом от 20 февраля 1800 года установил пошлину с построенных судов перед спуском их на воду: «Взыскивать с числа сажен в длину, умноженных на ширину того судна, с каждой сажени по дну по 40 копеек, а с тех судов, кои в высоте боковых стен от восьми до десяти четвертей аршина, брать по 50, от 10 до 12 четвертей аршина по 60 копеек, от 12 четвертей и выше по 75 копеек на сём же основании»... Большие льготы были даны окраинным судопромышленникам на севере, а поморы «по бед-

ности» совсем освобождались от «сбора пошлины с рыбацких и промышленных судов». Указ устанавливал и порядок учёта построенных судов: на каждое выдавался особый билет, примерно такой: «Билет, 1800 года, февраля месяца, 12 дня, дан сей билет хозяину коломенки топорного дела, которая в длину 17 сажень и в ширину 11 $\frac{1}{2}$ аршин, в высоту боковых стен 8 четвертей аршина без крыши; построена в Тверской губернии Ржевского уезда из казённых лесов, дачи Экономического ведомства Никитинской волости, села Никольского, и положенные по указу 1800 года ... деньги 52 рубля и 12 копеек получены сполна, а для свободного прохода оного судна приложено „адмиралтейское клеймо“ на корме». Чтобы не могли ускользнуть от обложения старые суда, на зимовках выдавались особые платные билеты: «Билет, 1800 года ... месяца ... дня, дан сей хозяину ... зимовавшему в ... губернии ... городе или уезде ... и для свободного прохода приложено ... города клеймо на корме». Позднее такие же билеты выдавались и на суда, построенные из собственного, частновладельческого леса.

Таким образом, в царствование Павла I была сделана первая попытка учёта всех речных судов с выдачей особого документа на каждое судно и наложением казённых клейм, дававших право на свободное плавание. Позднее появился другой указ Павла I, от 1 ноября 1800 года, вызванный ходатайством «купечества о распространении кораблестроения и мореплавания». Льготы по нему распространялись и на морское судоходство «на всё купечество Российское и посадских, без всякого различия и преимущества одних перед другими». Судостроению придавалось очень большое, государственное значение. И оно получило на Волге и её притоках широчайший размах.

Начало паровой эры

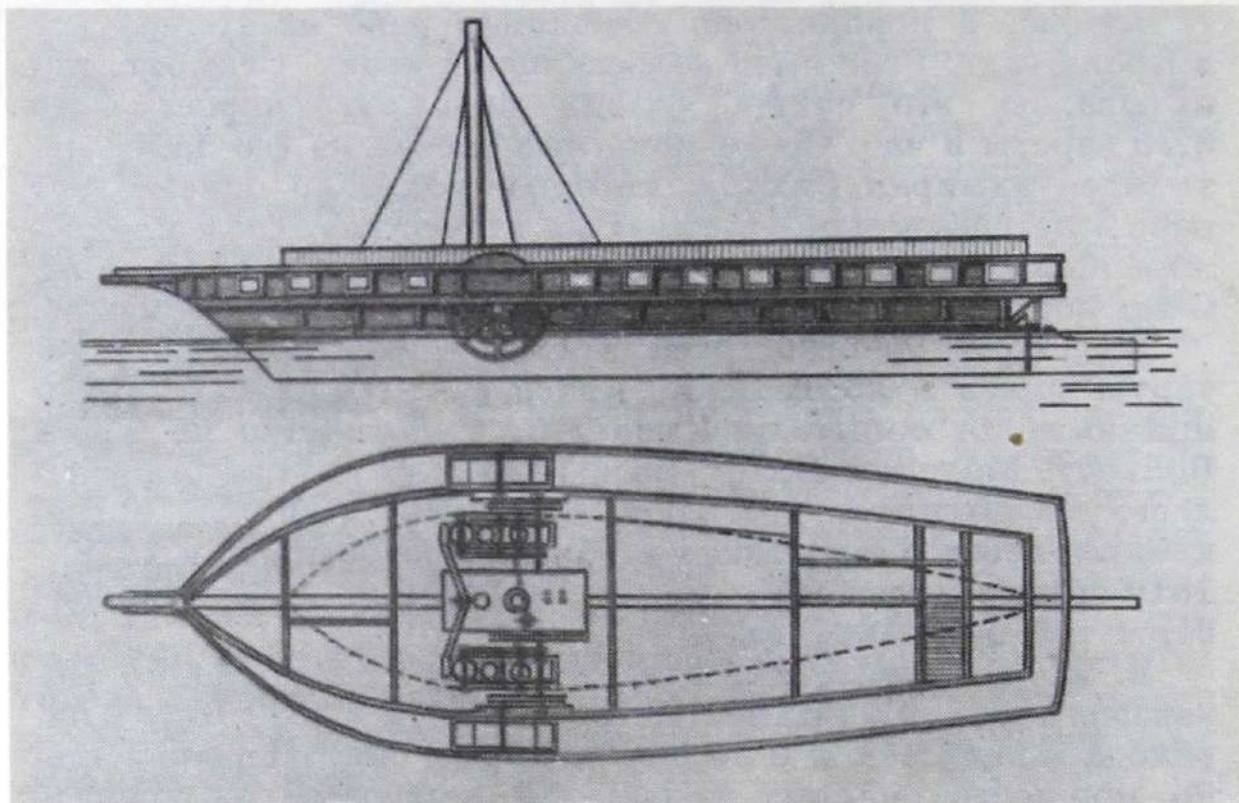
Владелец чугуномеднолитейного завода в Петербурге Карл Берд сконструировал и построил первое в России паровое судно и летом 1815 года испытал его на Неве.

А осенью, 3 ноября, оно совершило рейс из Петербурга в Кронштадт. Рейс имел колоссальный успех. Стимбот, так называлось это судно, развил большую скорость — до 8,75 версты в час. Среди почётных гостей на его борту находился адмирал Рихорд, который подробно описал этот рейс в петербургской газете «Сын отечества». Он и предложил называть паровое судно не стимботом, а пароходом. С тех пор новое слово прочно закрепилось в русском языке.

Берд сразу же организовал пароходную компанию, в которую вошёл и ярославский купец Д. П. Евреинов. Предприниматели попытались наладить судоходство по рекам Волхову, Мологе и Волге. Но в 1820 году компания распалась, пароходы её достались Евреинову. Богатые астраханцы Глебов и Ефремов приобрели построенные в 1818—1819 годах пароходы, но их допустили к буксировке барж только в 1821 году.

В. А. Всеволожский, владелец железодельного Пожевского завода на Каме, построил на нём в 1817 году 2 парохода мощностью 6 и 36 номинальных сил. (Первоначально мощность судовых двигателей пароходов измерялась в номинальных силах — сокращённо н. с. С 1880 года у большей части построенных пароходов мощность машины стали указывать в индикаторных лошадиных силах — и. л. с. Это число лошадиных сил, развиваемых паром непосредственно в цилиндре, определяемое по индикаторной диаграмме. Одна номинальная сила равна примерно 4 индикаторным лошадиным силам. Иногда в старых реестрах судов давали мощность двигателей в обеих величинах.) Они предназначались для перевозки уральских грузов на открывавшуюся тогда Нижегородскую ярмарку. Эти пароходы прибыли в том же году в Казань. Шли они медленно и долго, так как судоводители не знали плёсов Камы и Волги, да и многочисленные поломки судов тормозили их движение. Поэтому они были вынуждены из Казани повернуть обратно, но холода вынудили зазимовать у села Тихие Горы на открытом плёсе. А весной в половодье из-за нерасторопности капитанов оба парохода погибли.

Три парохода было построено в 1820 году в городе Моло-



Пароход Всеволожского. Построен на Пожевском заводе в 1817 году

ге. Первый, названный «Волга», имел 2 машины по 30 номинальных сил и предназначался для буксировки барж по Волге. Проба получилась удачной, и пароход стал работать между Нижним Новгородом и Астраханью. Но прожил недолго: несовершенная паровая машина часто ломалась, требовала много дров, и судно приносило одни убытки.

На Волге в 1823 году образовалось акционерное общество под названием «Компания парового судоходства по реке Волге, Каме и Каспийскому морю». Организовал его всё тот же Д. П. Евреинов. Предприимчивый купец проявил большой интерес к новому делу и, вложив в него свои капиталы, рассчитывал получать немалую прибыль. Однако неумение управлять пароходным делом, тяжёлые путевые условия для судов и использование преимущественно ино-

странных специалистов, которые нередко оказывались полными невеждами в технике, привело к быстрому распаду акционерного общества.

Было предпринято ещё несколько попыток применить пароходы на Волге: 1826 год — появился пароход у купца Шмелёва; 1834 год — в Нижнем Новгороде помещик Сомов построил пароход «Выкса»; 1838 год — как отмечалось в летописи Саратовского края, опубликованной в 1893 году, мимо Саратова прошёл первый пароход; 1839 год — завёл свой пароход астраханский купец Углёв; 1842 год — отставной полковник Соколов в Нижнем Новгороде построил пароход «Сокол».

Этим пароходам, далеко не совершенным, нелегко было пробивать себе дорогу: с ними успешно конкурировали кабестановые пароходы, появившиеся на Волге тоже в начале XIX века. Передвигались кабестаны по тому же принципу, что и коноводки, — самоподтягиванием к завезённому якорю посредством шпиля, вращавшегося паровой машиной. Мощность такой машины составляла 40—60 номинальных сил. Длина кабестана была 30 при ширине 10—12 метров. Завозили якоря с тросами пароходики-забежки мощностью 20—30 номинальных сил на 600—800 сажень вперёд. Кабестаны могли ещё тянуть за собой 5—6 больших подчалков общей грузоподъёмностью до 500 тысяч пудов или 10—15 барж-мокшан, бравших вместе до 200 тысяч пудов. Кабестан бурлаки посчитали конкурентом, отнимавшим у них заработок. Так оно и получилось впоследствии, но только уже с появлением настоящих пароходов.

Волга всегда была в России главной дорогой — как летом, так и зимой. Да и другие реки — тоже. Сухопутные дороги были грунтовые и не везде. А железные дороги в стране ещё не появились.

С 1830-х годов правительству стали поступать предложения от иностранных предпринимателей о строительстве железных дорог. Надо сказать, правительство тогда не давало так просто согласия, не изучив вопрос досконально и не осознав ожидаемого успеха. С этой целью Российское правительство послало в Америку в 1839 году для тщательного

изучения железнодорожного дела инженера Павла Петровича Мельникова (1804—1880), который потом, с 1862 по 1869 год, возглавлял ведомство путей сообщений. Мельников проявил интерес и к американскому речному пароходству, убедился в его выгодности и целесообразности. Он сразу же загорелся идеей развития в России парового флота и использования водных путей для быстрой перевозки грузов и пассажиров.

Возвратившегося в 1841 году Мельникова как наиболее подготовленного инженера, обладавшего аналитическим умом, направили на Волгу — для установления возможности заведения на ней пароходов для «высочайшего плавания» и вместе с тем «для подобного исследования свойств этой реки и всех обстоятельств торгового по ней движения ...производства опытов и изысканий, потребных для приобретения верных сведений относительно ценности пароходов, имеющих быть употреблённых на Волге, наподобие американских пароходов, а также расчётов, нужных при самом их употреблении». В помощь Мельникову выделили двух молодых инженеров, 12 вооружённых солдат для охраны и лодку.

О результатах этой командировки на Волгу в 1841 году он подробно доложил правительству в своей записке «Поездка на Волгу».

По собранным им сведениям о движении на Волге судов Мельников определил грузопоток цифрой от 36 до 50 миллиардов пудовёрст. Далее он констатирует, что этот полезный груз перевозится в ужасных условиях, на различных судах, двигающихся Бог знает каким способом — с помощью и паруса, и бурлаков, и конной тяги. Мельников показывает техническую отсталость России от передовых стран, ярко изображает ужасный труд бурлаков — фактических рабов судоходства. Число бурлаков определялось им от 100 до 300 тысяч. Он отмечает и врождённую смекалку русского народа, его терпение, настойчивость и находчивость в затруднительных обстоятельствах, пренебрежение опасностью — те черты, в которых, по его справедливому замечанию, «заключается верный залог большой и прямой

будущности нашего отечества». Мельников не умалчивает и о беспорядке, свойственном тогдашнему судоходству, вследствие невнимания правительства и вредных действий судовладельцев в погоне за прибылью, не считавшихся с элементарными правилами судождения.

Собранные Мельниковым сведения и его анализ подтвердили несомненную выгодность заведения пароходов на Волге. «На Волге должно возникнуть, — проницательно заключал он, — русское речное пароходство, и здесь оно обещает самые большие выгоды». Но его дельные предложения не нашли поддержки среди волжских торговцев и судовладельцев — они предпочитали наживать барыши эксплуатацией дешёвого бурлацкого труда, а не тратиться на собственный пароход. Попытка Мельникова побудить правительство показать пример волжским судовладельцам и завести казённые пароходы также не имела успеха. Комиссии и комитеты Главного управления путей сообщений два года тянули рассмотрение его предложений, выдвигая десятки оговорок. Единственным реальным результатом явилась отмена в 1843 году всяких привилегий на заведение пароходов. Такие привилегии имели Пуа де Бард (Пуадбар), Берд и другие иностранцы, успевшие их получить. Отмена этих привилегий, несомненно, способствовала впоследствии развитию речного парового транспорта именно русскими предпринимателями. Главный же толчок усилению парового судоходства дало быстрое нарастание со второй половины 1840-х годов хлебной торговли Поволжья.

Не получив поддержки государства, Мельников обращается к частным предпринимателям, купцам, у которых находит больше понимания, хотя и не у всех.

Мельников писал: «Прискорбно было мне видеть в таком заброшении кормилицу России — матушку Волгу и в таком первобытном, диком состоянии средства, употребляемые для перевозки по ней клади, но с тем вместе предоставлялась и утешительная мысль, что наступила минута к коренному изменению этого порядка вещей и что результаты преобразования могут быть тем поразительнее, что к громадному движению по Волге, сложившемуся вре-

менем и силою обстоятельств, можно приложить непосредственно, вместо прежних первобытных способов движения, самые усовершенствованные средства: именно, речные суда и пароходы Америки, в Европе не употреблявшиеся, да и мало известные. Это последнее обстоятельство объясняется тем, что, с одной стороны, американцы со времени Фультона самым настойчивым образом преследовали улучшение речных судов и пароходов, с целью воспользоваться естественными путями, которыми природа наделила их в обширной системе судоходных рек и озёр, а с другой стороны, что в Европе весьма немногие реки способны к судоходству в большом размере: так например, реки Англии судоходны только на небольших протяжениях близ устьев, где они подвергаются действию прилива; во Франции реки хотя и пространнее, но неудобны для больших пароходов по мелководью и значительной местами быстроте; в Германии судоходства больших рек разделены между несколькими прибрежными государствами, да они ещё и не были тогда улучшены в той мере, в какой это сделано было впоследствии. Россия, напротив того, может целиком применять к своим рекам, а преимущественно к Волге, прекрасные речные пароходы, которые принесли столь благодетельные плоды в Америке.

...Результаты применения усовершенствованного пароходства к торговому движению Волги оказались, как и надобно было ожидать, поразительно выгодными: посредством пароходов достигалось ускорение движения в несколько раз, удешевление перевозки, срочность доставки, обращение большого числа рабочих к земледелию вместо безыгодного и безнравственного промысла бурлаков, отстранение беспорядков в движении судов, учреждение действительной полиции и т. п.

Со всеми этими данными я прибыл в Рыбинск и здесь собрал главных торговцев на Волге, чтобы сообщить им мои предложения. Я ожидал от этих господ полного сочувствия и даже содействия этому отечественному делу, а вместо того, к крайнему моему удивлению и разочарованию, моя восторженная речь была встречена весьма недруже-

любно: купцы находили, что проект мой есть мечта несбыточная, что буксирные пароходы на Волге невозможны, по причине большой быстроты течения, что вода на Волге слишком тяжёлая, что это всё дознано опытом, что уже являлись предлагатели пароходов и даже были построены пароходы, но теперь брошены в бездействии.

Более других неистовствовал некто Журавлёв, большой торговец хлебом, тогда ещё человек молодой; он ещё жив, владеет огромным состоянием и большим влиянием на коммерцию Волги, живёт в Рыбинске — его называют рыбинским царьком. Журавлёв казался мне человеком весьма смышлёным, а между тем отвергал мои убедительные цифры, не желая вникнуть в них, и выражался заносчиво до неприличия, так что у нас чуть не дошло до ссоры. Оказалось, что Журавлёв вложил большую часть своего капитала в конные машины (коноводки. — *В. Ц.*) и с ожесточением мне противоречил потому только, что лучше других понял преимущество речных пароходов и что введением их на Волге его конные машины потеряют своё значение и ценность».

Конечно, была вполне понятна неприязнь купца Журавлёва к предлагавшимся пароходам. Он ещё не вернул своих вложенных в коноводки денег, а тут — бери пароходы. Вот когда его вложения и затраты окупятся, тогда он и подумает о пароходах. Впоследствии Мельников вспоминал о нём: «Лет 15 после того, когда Волга уже была покрыта пароходами, я случайно встретил Журавлёва в одном поезде на Николаевской дороге. Едва мог узнать его, так он постарел и растолстел, но когда мне сказали, что это действительно рыбинский царёк, то я подошёл к нему напомнить о себе, о нашей первой, весьма недружелюбной встрече в Рыбинске, а потом шутя спросил, — продолжает ли вода в Волге быть такой тяжёлой, что пароходы не могли по ней ходить? — «Э, перестаньте об этом говорить; знаете, — кто старое помянет, тому глаз вон; мало ли что было прежде, а теперь у меня заведено около десятка собственных пароходов, взамен прежних конных машин».

Всё стало на своё место. Журавлёв оправдал затрачен-

ный на коноводки капитал. Коноводки устарели, их надо было заменять, и он безболезненно перешёл на буксирные пароходы.

Русское купечество, поняв преимущества паровых судов, стало самым горячим их сторонником. В налаживание машинного судоходства большой вклад сделал и сам П. П. Мельников как один из первых русских инженеров-путейцев, увидавший и понявший все положительные стороны введения парового флота на Волге. В этом огромная заслуга П. П. Мельникова, о котором нам, потомкам, очень мало что известно.

Владелец Сормовского завода Д. Е. Бенардаки в 1849 году организовал «Товарищество Нижегородской машинной фабрики и Волжского завозного пароходства» по строительству и эксплуатации кабестанов. С 1854 года оно, преобразованное в «Камско-Волжское пароходное общество», стало буксирно-кабестановым пароходством на Волге.

Образцом для создания кабестанов послужила хорошо зарекомендовавшая себя коноводная машина. Но буксировка барж кабестаном проводилась очень медленно, обходилась очень дорого и требовала многочисленного обслуживающего персонала. Поэтому кабестаны, с трудом просуществовав до 1887 года, уступили своё место пароходам.

Было и такое интересное судно: пороги на реке Шексне навели на мысль создать цепные буксиры — они получили название «туер». Плавали туера на Шексне и на Верхней Волге между Рыбинском и Тверью. Передвигались они с помощью цепи, проложенной по дну реки. Цепь проходила через барабаны-звёздочки, вращавшиеся паровой машиной мощностью до 20—30 номинальных сил. За час туер с грузом продвигался на 3—4 версты. Всего на Волге плавало до 14 туеров. Основную ценность туерного пароходства на Волге составляла цепь длиной 370 вёрст, проложенная по дну от Рыбинска до Твери и оценённая в 1869 году в один миллион рублей, а все 14 туеров и прочее оборудование стоило только 700 тысяч рублей. Преимущество туеров перед другими типами судов заключалось в способности свободно ходить против сильного течения, особенно на Шек-

сне, буксируя караван из 6 судов с общим грузом до 120 тысяч пудов. Цепь по дну проложена была одна, и для расхождения со встречным туером звено цепи расклёпывалось или обрубалось, а потом соединялось снова. И так — по несколько раз за рейс. Это, конечно, создавало значительные неудобства. И пароходы полностью вытеснили туера, а дорогая цепь была поднята со дна и использована для других целей.

Упрочению позиций парового флота способствовал и закон 1843 года, разрешавший частным лицам иметь свои пароходы. Это дало мощный толчок судостроению на Волге. Уже через 3 года на Волге насчитывалось 12 пароходов, а к началу 1860-х годов — 20.

Зародилось и отечественное паровое судостроение. Покупать пароходы за рубежом было довольно дорогим удовольствием, приходилось терпеть и капризы иностранных фирм. Первым шагом к независимости стала сборка на российских заводах пароходов, все части которых были изготовлены за границей. Русские мастеровые люди приобретали опыт и навыки и тем самым приближались к самостоятельной работе. Постепенно речные суда стали строиться преимущественно в России.

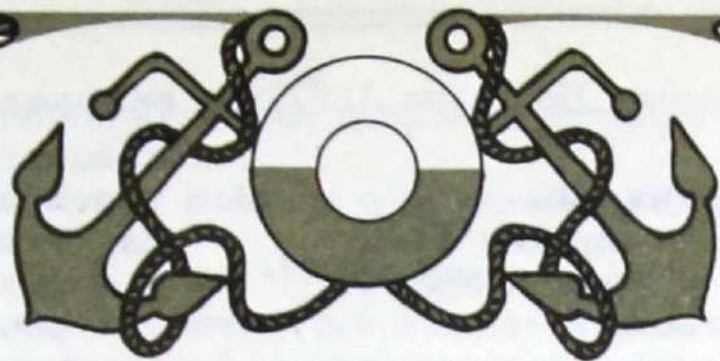
Среди капитанов судов тоже становилось всё больше и больше россиян. В октябре 1887 года в Нижнем Новгороде было открыто первое на Волге речное училище с годовым сроком обучения, состоявшее из двух классов. Располагалось оно сначала в помещении конторы судовладельца А. А. Зевеке и финансировалось из пожертвований меценатов и, естественно, испытывало материальные затруднения. Не было учебных программ, не было учебников по речной навигации, не хватало квалифицированных преподавателей. Тем не менее с этого времени волжское судоходство стало укомплектовываться в основном собственными кадрами.

Волга практически судоходна на всём протяжении от Твери до Астрахани. Первоначально, когда здесь плавали на небольших деревянных плоскодонках, можно было беспрепятственно пройти и вверх от Твери до Селижарова.

И если и случалось сесть на мель, то сняться с неё и идти дальше не являлось проблемой. А вот когда появились пароходы с осадкой, значительно большей, чем у плоскодонных судов, то дело стало посложнее. Особенно летом: Волга мелела, и не все пароходы могли пройти некоторые мели и перекаты. Приходилось разгружать суда для их облегчения и потом снова нагружать, а это — потеря времени и денег. Государство было вынуждено в интересах судоходства, чтобы обеспечить плавание без помех, делать различные гидротехнические сооружения — дамбы, плотины, углублять дно, уничтожать подводные камни на фарватере. Применялись и технические «хитрости». Так, для плавания в верхних плёсах от Нижнего Новгорода до Рыбинска и от Рыбинска до Твери строили небольшие мелкосидящие пароходы. На плёсе от Нижнего до Астрахани, где было глубже, использовались пароходы покрупнее с большей осадкой.

Любопытно, что пароходное движение привело к прекращению в 1840-х годах грабежей судов на Волге. Последний крупный грабёж был отмечен в 1847 году в Жигулёвских горах: подверглось ограблению 9 судов. А в 1848 году по распоряжению Министерства внутренних дел в Саратов был командирован надворный советник Астафьев — проверить, как пресекаются грабежи на Волге в пределах Саратовской губернии.

Наступила эра парового флота — и на Волге, и на других реках России.



Глава 2

Ведущие пароходные общества

Судоходство на Волге было своего рода великим промыслом, который охватывал работой и давал заработок сотням тысяч людей и кормил миллионы людей, живших на её берегах.

С появлением пароходов число их на Волге непрерывно и быстро возрастало. В Астраханском архиве хранятся красноречивые данные за десятилетие. Если в 1852 году по Волге в Астрахань 11 пароходов привезли 1400 тысяч пудов грузов, а в 1858-м уже 32 парохода доставили 3900 тысяч пудов, то в 1861-м в Астрахань пришло 58 пароходов с 6749 тысячами пудов груза.

Такое было начало.

А уже далее нарастание стало ещё большим. В 1871 году на Волге плавало 411 пароходов. Среди них — 318 буксирных, 60 пассажирских, 3 товаро-пассажирских, 10 перевозных, 20 забежек при кабестанах. Эти 318 буксирных пароходов могли перевезти против течения 30 миллионов пудов груза со скоростью 70 вёрст в сутки.

Первая волжская перепись судов 1884 года дала такой результат: 665 пароходов различных компаний. По второй судовой переписи 1890 года, на Волге было 1015 пароходов, они могли перевезти 207 258 тысяч пудов груза.

Флот бассейна Волги на 1897 год включал 1593 парохода:

пассажирских 139	буксирных 1051
товаро-пассажирских 148	служебных 104
буксирно-пассажирских 107	туерных 21
товарных 20	без обозначения 3

На 1900-й год 1718 волжских пароходов могли перевезти 440 476 тысяч пудов груза. А в 1912 году, по очередной переписи судов, на Волге ходили 2099 пароходов и теплоходов.

Такие невероятные темпы увеличения судов привели к впечатляющему результату: к 1907 году Россия имела самый большой речной флот в мире. И большая часть его находилась в бассейне Волги. Самые красивые и комфортабельные речные суда в мире плавали тоже на Волге. Остатки этой красоты и богатства ещё могли видеть многие из нас, когда последние старые волжские суда заканчивали свой трудовой век в 1980-х — 1990-х годах. А в прежние времена, по воспоминаниям речников-ветеранов, на Волге было столько судов, что в плавании только и приходилось, стоя на вахте, делать отмашку флагом встречным судам. Волга тогда кишела пароходами.

Здесь сложилась, расцвела и основная организационная форма использования судов — пароходство, пароходная компания, пароходное общество. С той поры когда появилось первое пароходное общество «По Волге» — 1843 год, они стали расти как грибы после дождя. К 1861 году на Волге уже имелись 4 крупных пароходных объединения, не считая большого числа мелких.

На рубеже двух веков Волгу и её главные притоки — Каму и Оку прочно удерживали в своих руках, успешно ведя перевозки пассажиров и грузов, самые крупные, ведущие пароходные общества «По Волге», «Кавказ и Меркурий», «Самолёт», «Купеческое пароходство в Саратове». Слава о них гремела от верховий до устья. Они олицетворяли собой пароходную Волгу. Выигрывая конкурентную борьбу с другими компаниями, они действовали по 1917 год —

лишь революционные бури оборвали историю этих замечательных предприятий.

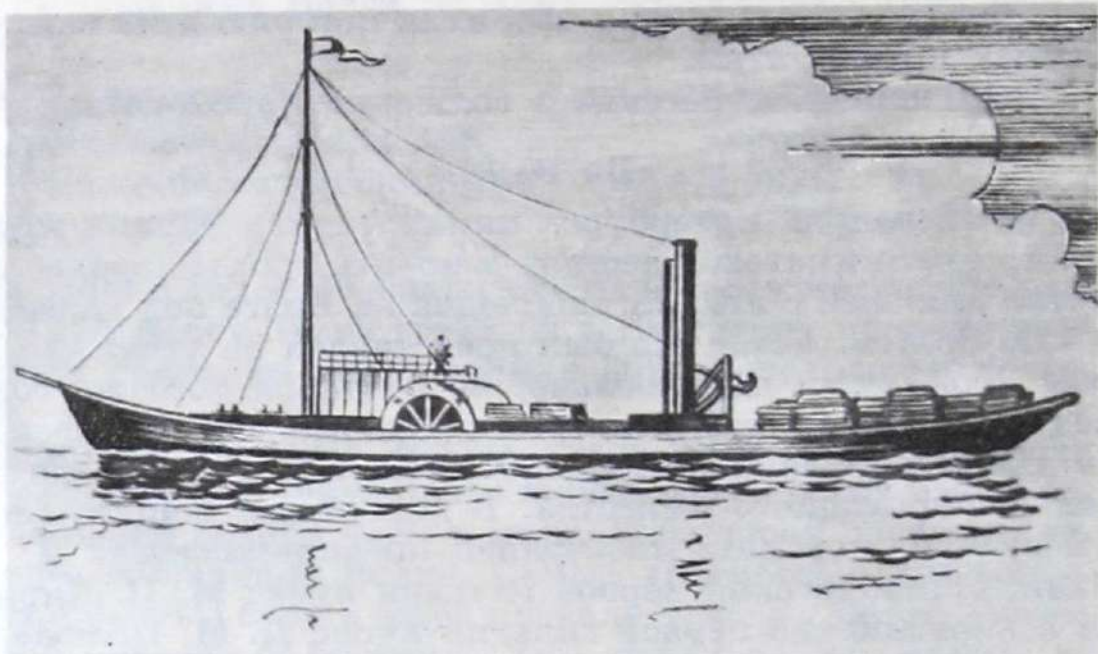
С них и начнём рассказ о волжских пароходствах.

«По Волге»

В 1842 году в Петербурге инициативная группа крупных предпринимателей решила основать промышленное общество для эксплуатации пароходов на Волге под названием «По Волге». Устав его был представлен на утверждение правительству, и параллельно, 30 сентября того же года, предприниматели избрали трёх уполномоченных директоров для выполнения предварительных мероприятий по созданию пароходного общества. В директорат вошли: главный организатор дела иностранец предприниматель Д. И. Кейли, петербургский первой гильдии купец М. П. Кириллов и калязинский первой гильдии купец Д. М. Полежаев. Директорат признал: в первую очередь следует освоить Волгу от Рыбинска до Самары, для чего необходимо предварительно исследовать Волгу. С этой целью пригласили голландского инженера К. Рёнтгена, который и провёл летом 1843 года такие исследования.

Устав общества «По Волге» 25 мая 1843 года был рассмотрен и одобрен департаментом экономики Министерства внутренних дел, 7 июня одобрен общим собранием Государственного совета и 7 сентября того же 1843 года высочайше утверждён. Последняя дата и считается днём рождения первого пароходного общества — «По Волге».

Регулярное же движение его пароходов началось на Волге лишь через несколько лет. Директорат заказал в Голландии буксирный пароход мощностью 200 номинальных сил. Его доставили в разобранном виде на Волгу, где и собрали под руководством мастера англичанина Варда. Ему же поручили постройку в волжском селе Городце 3 деревянных барж ёмкостью до 120 тысяч пудов каждая — для перевозки зерна и других сыпучих товаров. Собранный буксирный пароход назвали «Волга», и он вышел на линию 15 мая 1846 года. Свой первый рейс с баржей зерна он совершил из Самары в Рыбинск. Рейс оказался настолько удачным



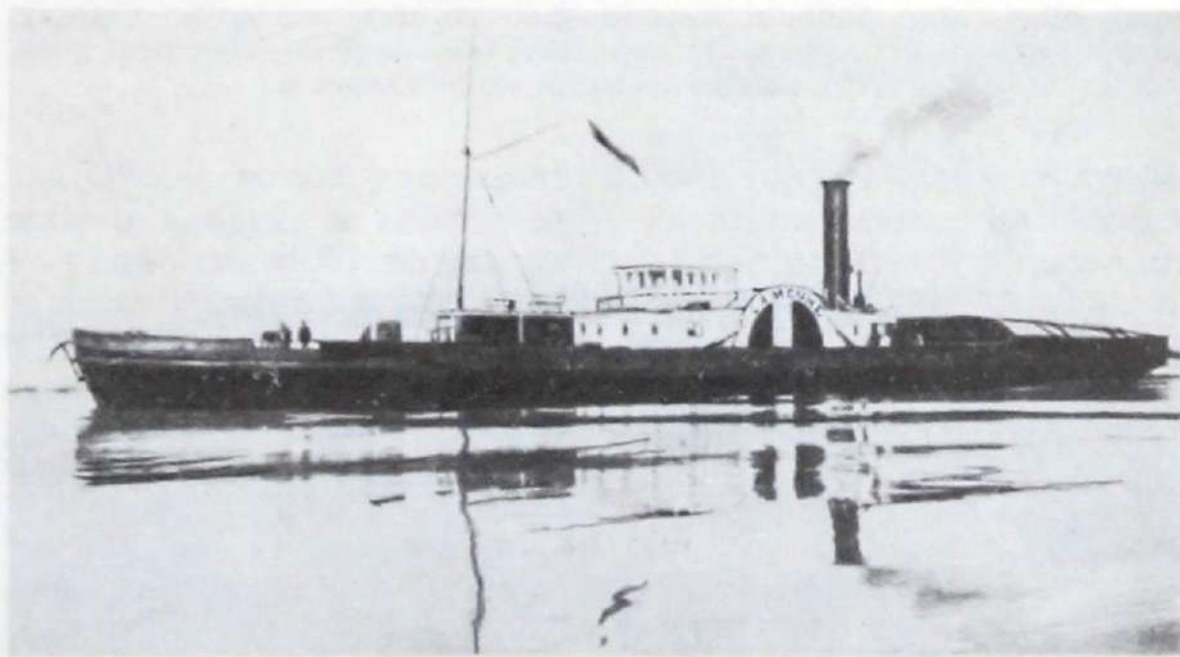
*Первый пароход «Волга» общества «По Волге».
Построен в 1846 году*

и прибыльным, что общество приобрело в 1848 году в Голландии ещё 3 буксирных парохода: «Геркулес» в 250 номинальных сил, «Самсон» в 200 и «Москва» в 120 номинальных сил, а на следующий год — пароходы «Кама» и «Ока». А в Криушском заливе (впоследствии затон) при селе Криуши Симбирской губернии заложили 2 небольших мелководных парохода по 60 номинальных сил для обслуживания верхнего плёса между Нижним Новгородом и Рыбинском; один назвали «Криуши», второй — «Ахтуба». Оба строились под присмотром того же Варда, а машины для них доставили из Англии.

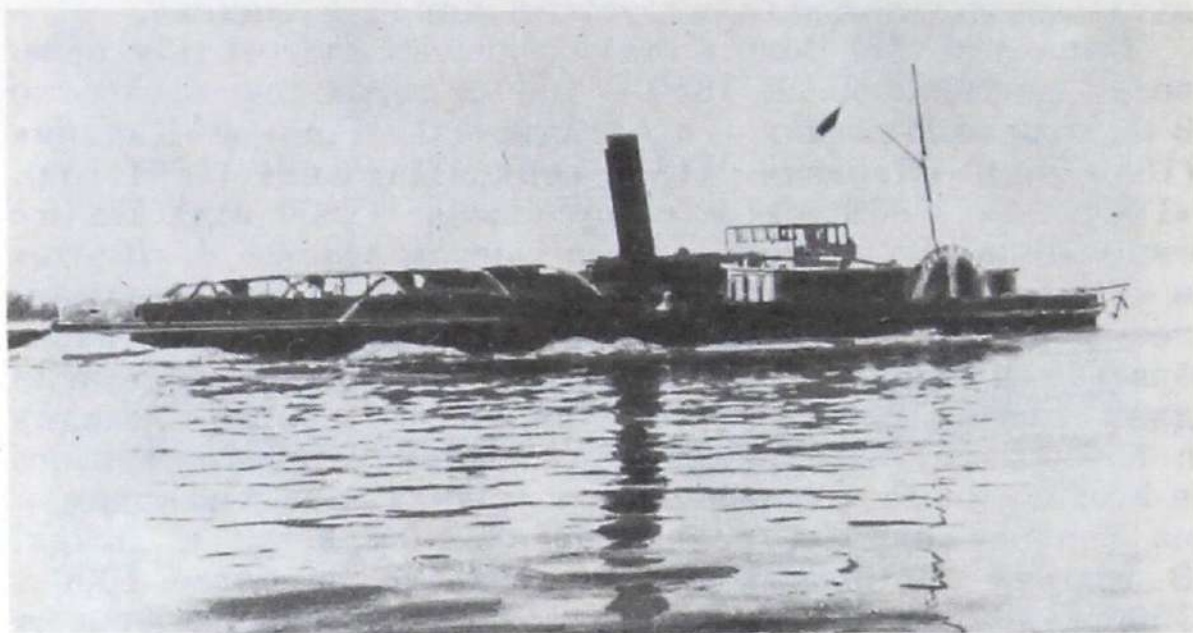
Поскольку судоходство на Волге лишь зарождалось, капитанами пригласили европейцев, обладавших опытом плавания по рекам и морям. Так, «Волгой», «Геркулесом» и «Самсоном» командовали выписанные из Либавы штурманы Иоганн Иогансен, Теодор Иогансен и Адольф Баргстрем, «Москвой» — швейцарец Андрей Каспарович Лейтцингер, «Криушами» — либавец Энгельке и только коман-

ду «Ахтубы» возглавлял русский моряк Румянцев.

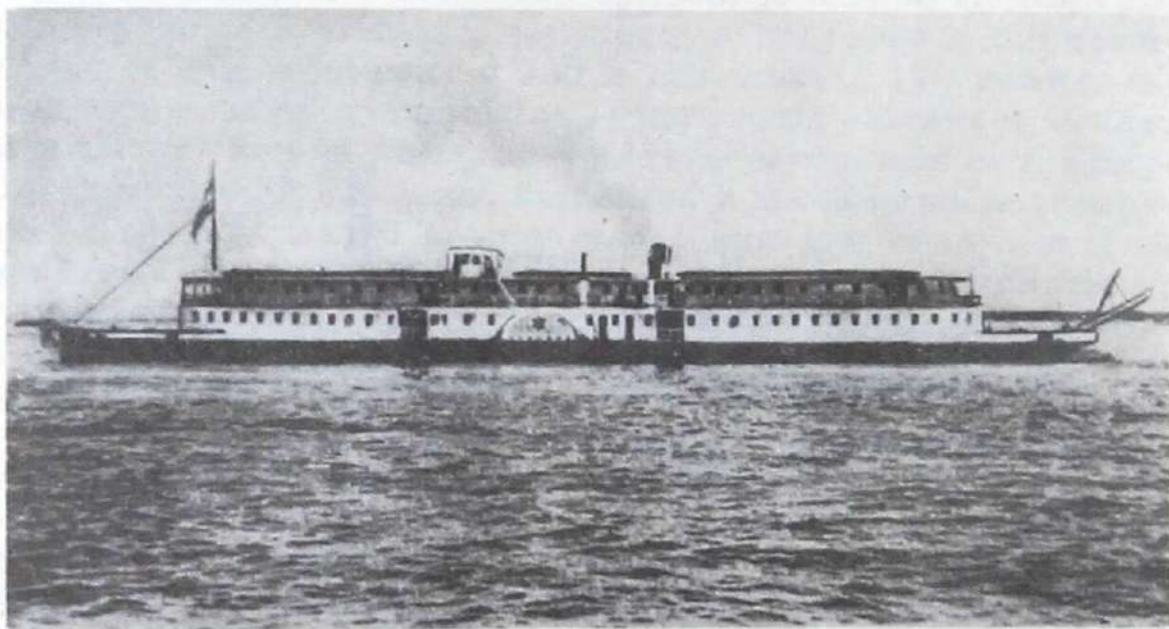
Общество «По Волге» стало успешно развивать и перевозку пассажиров. В 1850 — 1860-х годах оно построило 8 пароходов, 6 из них — в Англии: это «Царь» и «Царица» (1859 год), «Царевич» (1860 год), «Царевна» (1861 год), «Государь» (1868 год) и «Государыня» (1869 год). Но все они собирались на Волге, в Криушском затоне. А «Князь» и «Княгиня» были построены в 1860 году на отечественном незадолго до этого созданном судостроительном заводе братьев Шиповых близ Костромы. Все пароходы имели длину не более 30 саженей, ширину 18 аршин и осадку с грузом 12 четвертей. Каюты для пассажиров первого и второго классов помещались в трюмах, а третий класс — на верхней палубе, не защищённой от ветра и дождя. В трюмах же перевозился и груз, но не более 1000—1500 пудов, смотря по уровню воды на перекатах. Рейс от Нижнего Новгорода до Астрахани протяжённостью 2100 вёрст занимал 8 суток, а обратный — 10 суток.



«Самсон» — второй пароход общества «По Волге». Построен в Голландии, на Волгу прибыл весной 1848 года

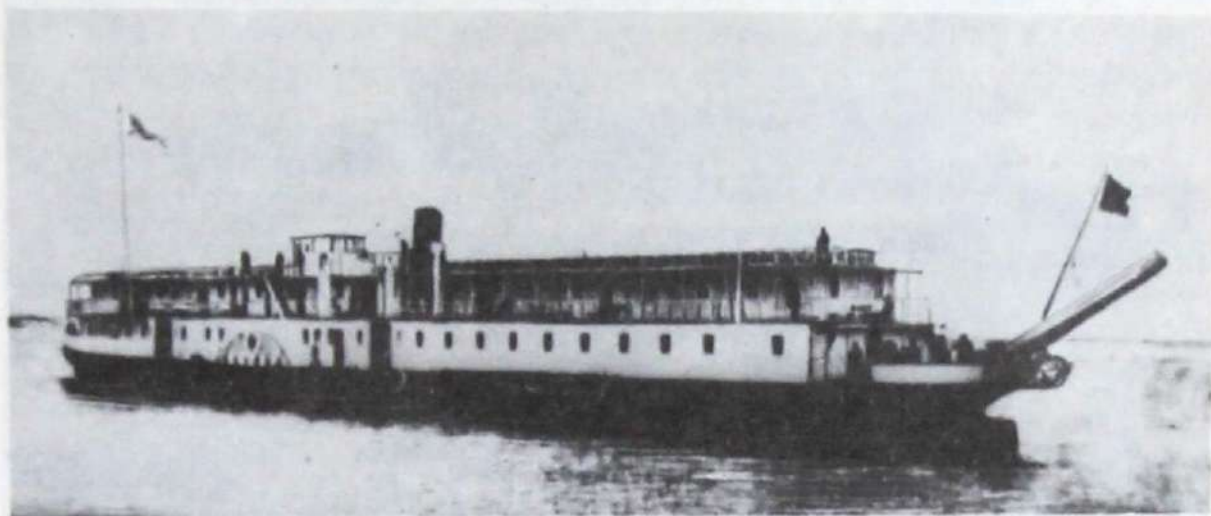


Пароход «Геркулес» общества «По Волге», как и «Самсон», построенный в Голландии, начал навигации на Волге весной 1848 года



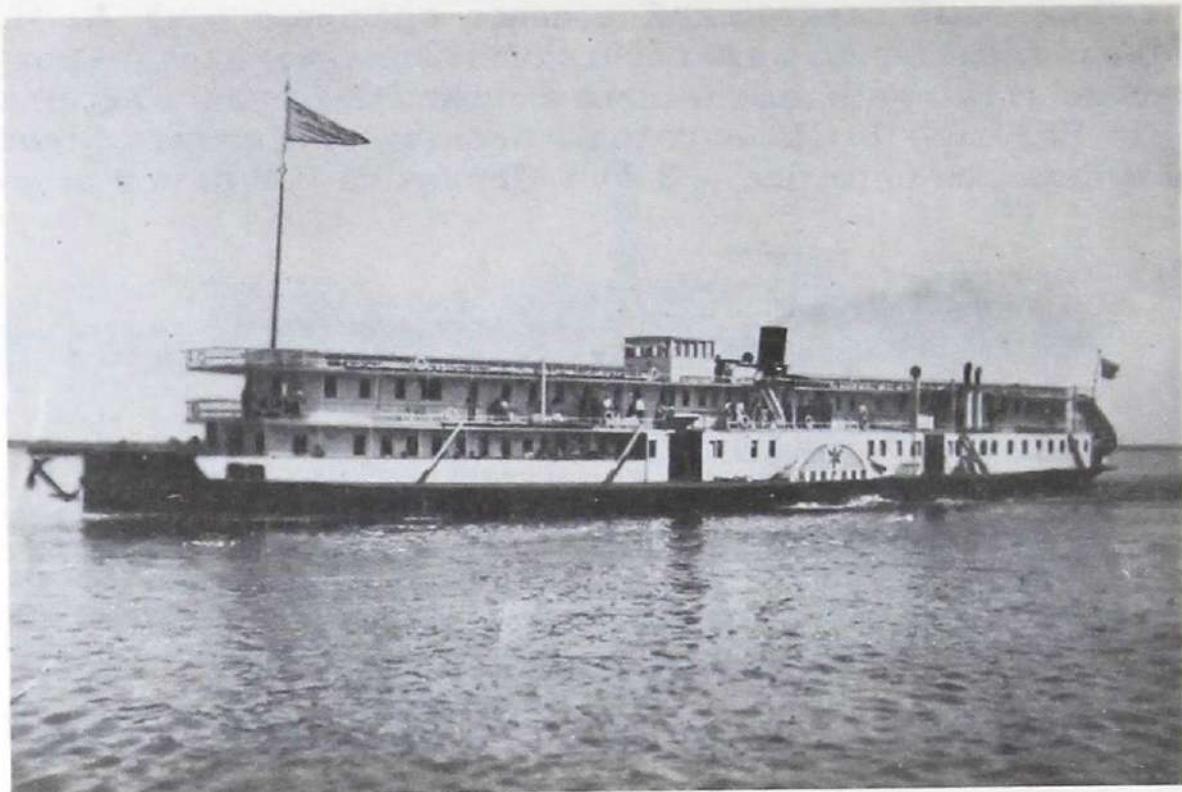
Пароход «Боярыня» общества «По Волге». Построен в 1890 году на Мотовилиховском заводе, Пермь

Известный саратовский краевед прошлого века А. Н. Минх, характеризуя это пароходное общество, писал: «Волжские (так тогда назывались сокращённо суда общества «По Волге». — В. Ц.) пароходы отходят от Нижнего 5 раз в неделю, от Саратова — 3 и от Царицына — 2 раза в неде-



Пароход «Царица» (затем — «Богатырь», с 1928 года — «Гр. Зиновьев», с 1929 года — «Чичерин») общества «По Волге». Постройки 1899 года, Сормово. Списан после навигации 1973 года

лю. Общество это учреждено в 1843 году, считается старейшим и владеет в 1884 году — 14 пароходами, из которых 4 буксирных и 10 лёгких почтово-пассажирских; последние содержат срочное сообщение между Нижним Новгородом и Астраханью; «Император» построен в 1859 году буксирным, с первоначальным названием «Москва», переделан же в настоящем виде в 1879 году. Это самый большой из лёгких пароходов общества «По Волге», имеет 140 нормальных сил (так у Минха, а фактически — «номинальных сил». — В. Ц.), 225 футов длины и 26 футов ширины, полный груз его 9000 пудов и осадок при таком грузе — 5 футов, сделан в Англии... Плата за проезд на пассажирских пароходах этого общества была в 1884 году от Нижнего до Астрахани: в 1-м классе — 35 рублей и во 2-м — 23 рубля.



Пароход «Княгиня» (с 1918 года — «Коммунистка») общества «По Волге». Построен в 1899 году. Погиб в Сталинградской битве (август 1942 года) у Яшкина острова

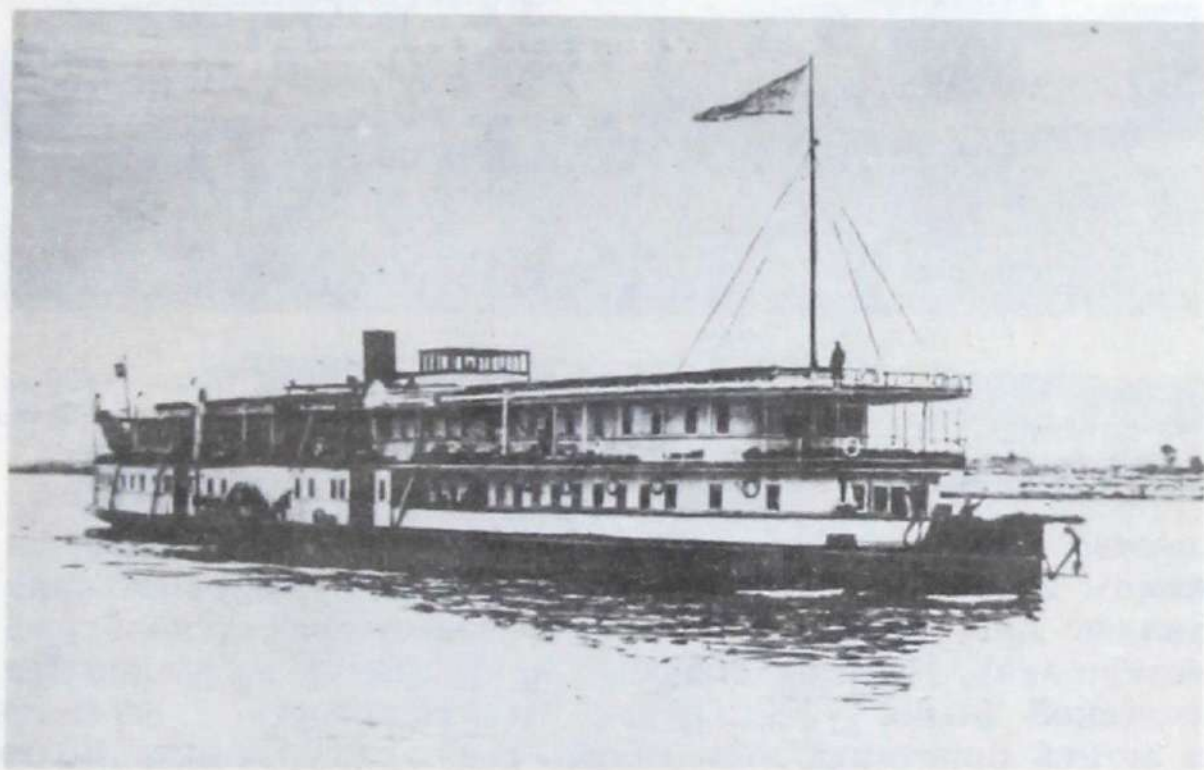
Волжские пароходы в 1884 году не отличались роскошью отделки, многие из них, в особенности мелкие — «Князь», «Княгиня», весьма тесны и неудобны; но администрация образцовая: каюты у всех внизу. Вообще, пароходы Волжской компании перевозят пассажиров, как выразился граф Сальяс, «тихонько, вежливо и гостеприимно».

Некоторые из них, в основном маленькие пароходы, отапливались в 1884 году ещё дровами, причём являлось неудобство — «страшный стук, происходящий от бросания дров на палубу, что будит пассажиров ночью».

Правление общества «По Волге» находилось в Петербурге, а в волжских городах имелись его конторы с агентами, которые решали все вопросы, возникавшие на местах.

Пароходы общества «По Волге», как правило, имели как бы парные названия: «Царь» и «Царица», «Граф» и «Графиня» и так далее. Выделялись среди других особой окраской: надстройки у всех — белые, корпуса и трубы — чёрные. На колёсном кожухе прикреплялась большая золочёная шестиконечная звезда в белом круге, а сам круг находился в тёмном полукольце, которое располагалось над надписью названия судна. Пароходные свистки отличались более высоким, резким тоном, чем у судов других обществ. Многие старожилы волжане по свистку определяли, какого общества пароход подходит к пристани.

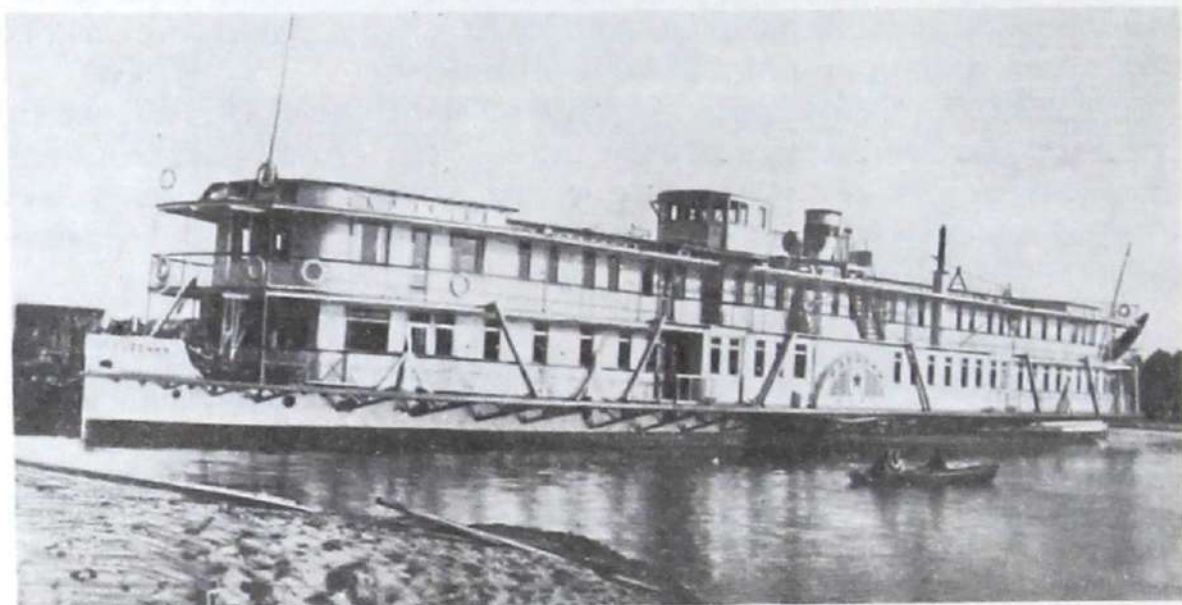
Газета «Саратовский дневник» (№ 91 за май 1890 года) рекламным объявлением извещала, что «пароходное общество «По Волге», созданное в 1843 году, совершает правильные рейсы между Нижним Новгородом и Астраха-



Пароход «Самодержец» (с 1917 года — «Крестьянин») общества «По Волге». Постройки 1901 года, Воткинский завод. Сгорел на реке Чусовой в 1919 году

ню пассажирскими пароходами: «Император», «Императрица», «Царь», «Царица», «Царевич», «Царевна», «Государь», «Государыня», «Боярин», «Боярыня» в навигацию 1890 года...»

Здесь, в Саратове, общество «По Волге» имело контору, свою пристань и своих агентов, занимавшихся организацией перевозок пассажиров и грузов судами этого общества. Из книги «Весь Саратов на 1892 год» узнаём, что об-

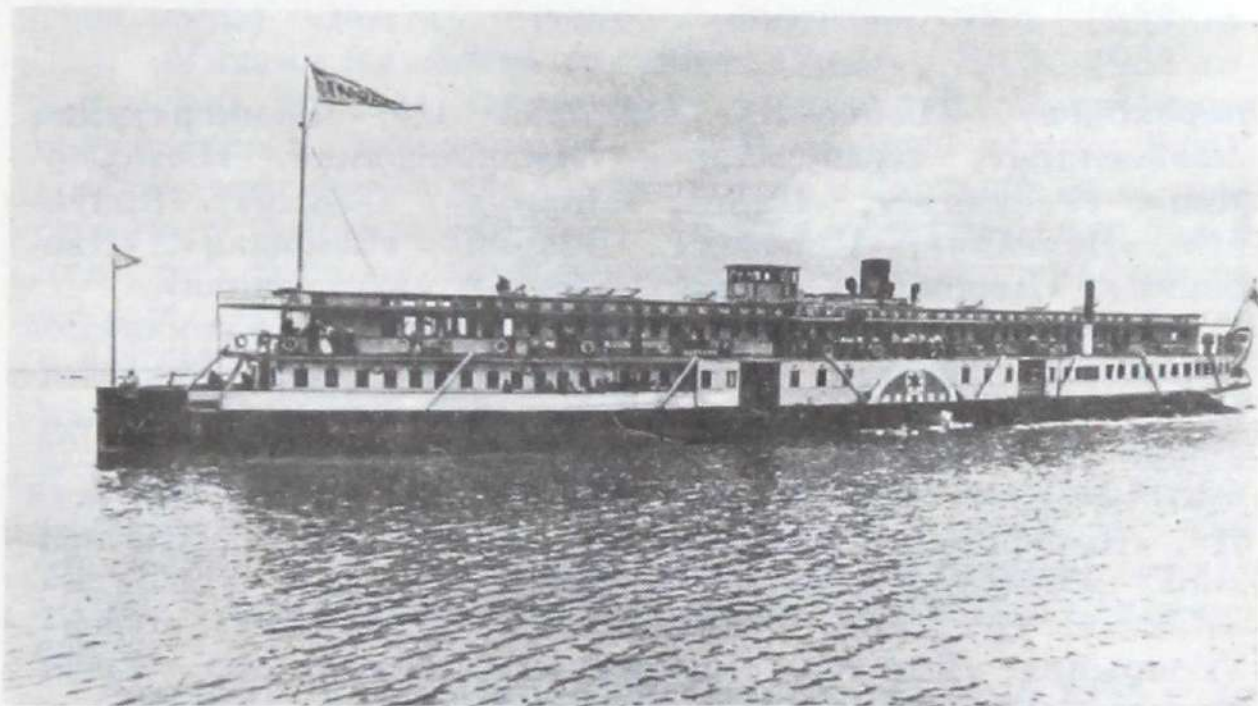


Пароход «Боярышня» (с 1918 года — «Рабочий», с 1949 года — «800-летие Москвы») общества «По Волге». Построен в 1904 году в Сормове. Фото 1935 года

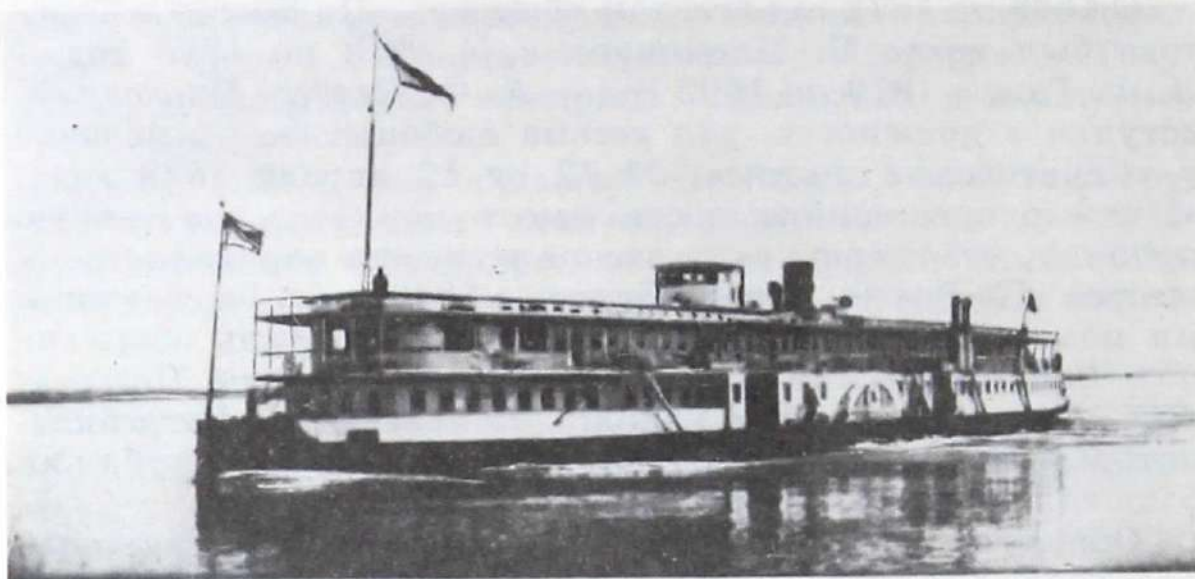
щество «По Волге» держало весеннюю пристань на Бабушкином взвозе, а летом — под Дегтярями, где ранее находилась Дегтярная площадь (около нынешнего полиграфкомбината). Контора общества помещалась на улице Никольской (ныне — Радищева). Необходимость в весенней и летней пристанях вызывалась разными уровнями Волги в весеннее половодье и в межень, когда причалить к весенней пристани уже не позволяло мелководье. И тогда использовали пристань у Дегтярной площади, где Волга была глубже.

С 1869 по 1872 год агентом общества «По Волге» в Саратове был некто В. Племянников, с 1873 по 1878 год — Л. Ф. Ган, с 1879 по 1892 год — А. Ф. Петерс. Последний, вступая в должность, дал весьма любопытное объявление в «Саратовском листке», № 72 от 12 апреля 1879 года: «Нижеподписавшийся честь имеет известить почтенную публику, что принял саратовское агентство пароходного общества «По Волге», учреждённого в 1843 году. За сведениями покорнейше просят обращаться на пристань общества под Бабушкиным взвозом. Андрей Фёдорович Петерс». А с 1893 года агентом надолго становится С. Ястребцов, который состоял также членом Саратовского яхт-клуба как большой любитель парусных состязаний.

Общество «По Волге» на 1902 год имело 4 буксирных парохода — «Волга», «Самсон», «Геркулес» и «Жуковский затон», 11 барж, 34 плавучих пристани и 18 пассажирских



Пароход «Графиня» (с 1930 года — «Иосиф Сталин») общества «По Волге». Постройки 1909 года, Сормово. Сгорел в Царицыне в 1918 году, восстановлен к 1930 году. Погиб в 1942 году под Сталинградом



Пароход «Гражданин» (с 1950 года — «Полководец Суворов») общества «По Волге». Постройки 1910 года, Сормово. Списан в 1982 году

пароходов — «Император Николай II», «Императрица Александра», «Император», «Императрица», «Самодержец», «Государь», «Царь», «Царица», «Князь», «Княгиня», «Царевич», «Царевна», «Боярин», «Боярыня», «Дворянин», «Дворянка», «Крестьянин» и «Крестьянка».

К навигации 1911 года общество подготовило рекламное объявление, которое, отпечатанное в типографии, развешивалось во всех крупных волжских городах: «Срочное движение 1911 года лёгких пассажирских пароходов пароходного общества «По Волге» 1843 г.: «Император Николай II», «Императрица Александра», «Самодержец», «Император», «Императрица», «Государь», «Царь», «Царица», «Князь», «Княгиня», «Гражданин», «Графиня», «Граф», «Боярыня», «Княжна», «Боярышня», «Дворянка», «Гражданка», «Крестьянка» между Рыбинском и Астраханью. Все пароходы освещены электричеством. Отдельные каюты 1-го, 2-го и 3-го классов без добавочной платы. Всевозможный комфорт, превосходная кухня. С навигации 1904 года

обществом открыта новая пассажирская линия между Нижним Новгородом и Рыбинском новыми быстроходными пароходами. В текущую навигацию на плёсе Нижний Новгород — Астрахань два новых парохода «Графиня» и «Гражданка» со всеми новейшими усовершенствованиями и удобствами... Общество содержит прямое пассажирское сообщение со всеми портами Каспийского моря, перевозка пассажиров осуществляется на новейших морских пароходах со всеми удобствами. Такса за проезд между Астраханью, Рыбинском и портами Каспийского моря одинаковая с таксами других пароходных обществ».

К национализации 1918 года общество «По Волге» располагало флотом из 20 пассажирских пароходов.

В советское время по Волге плавали многие пароходы бывшего общества «По Волге»: «Полководец Суворов» (до революции — «Гражданин», построен в 1910 году и списан в 1982-м), «Чичерин» (раньше — «Царица», годы рабочей жизни — 1899—1973), «Усиевич» (бывший «Граф», 1904—1987 годы), «Волга» (прежде — «Витязь», 1912—1983 годы), «Михаил Калинин» (бывший «Баян», 1912—1981 годы) и ряд других. На пароходе «Михаил Калинин» одно время работал кочегаром будущий великий лётчик В. П. Чкалов; этот пароход долго находился в Саратове на вечной стоянке у Зелёного острова — служил туристической базой для работников научно-исследовательского института «Волна», потом был приобретён Волгоградским портом, где и затоплен (1991 год).

Многие помнят эти пароходы, некоторые даже плавали на них, совершая туристические поездки по Волге. К 1990-м годам ни один пароход, принадлежавший когда-то обществу «По Волге», уже не выходил в рейсы. Все или отслужили свой срок и списаны, или разобраны на металлолом и лишь некоторые ещё используются как плавучие базы.

Волжское объединённое речное пароходство в 1993 году отметило 150-летие создания первого пароходного общества «По Волге», которое выступило пионером в развитии отечественного пароходства, переизданием превосходной и ред-



Пароход «Крестьянин» общества «По Волге» — у зелёной стоянки на Средней Волге в 1960-е годы

кой ныне книги И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство» (первоначально вышла в 1927 году). А для ветеранов речников были организованы два рейса от Нижнего Новгорода до Астрахани и обратно. Весенний, майский, рейс совершал теплоход «Афанасий Никитин». И мы, саратовцы, с большой теплотой встречались с ветеранами волжского пароходства Александром Фёдоровичем Стрелковым — нашим земляком из Хвалынска, Францем Васильевичем Брацем — смотрителем музея речного флота из училища имени Кулибина в Нижнем Новгороде, Валентином Дмитриевичем Мелешкиным — бывшим капитаном парохода «Память Азина» и другими. В сентябрьском рейсе на теплоходе «Н. Гоголь» были и саратовцы Юрий Андреевич Черны-



Последние годы ветерана. Пароход «Баян» (в советское время — «Михаил Калинин») общества «По Волге», построенный в 1912 году в Сормове, — после списания у Зелёного острова, Саратов. Фото 1988 года

шов — старейший работник порта, ныне смотритель музея речного флота в Саратове и Борис Григорьевич Осянин — краевед, занимающийся историей волжского судоходства.

«Кавказ и Меркурий»

Вторым большим пароходным объединением на Волге было общество «Меркурий». Оно открыло свою первую навигацию в 1850 году.

Павел Петрович Мельников, о котором как исследователе судоходства по Волге уже говорилось выше, после безуспешных усилий заинтересовать использованием пароходов купцов в Рыбинске начал действовать иначе. Вот что пишет сам П. П. Мельников в своих воспоминаниях: «После неудачной попытки с некоторыми... предпринимателями...

я попробовал сообщить ещё мою задушевную мысль г. Жеребцову, моему бывшему приятелю и товарищу по институту путей сообщений, тогда ещё человеку молодому, обладавшему довольно значительным капиталом и связями с людьми влиятельными. Жеребцов охотно принялся за дело в обществе с действительным статским советником Скрипицыным. Я им передал все оставшиеся у меня данные, расчёты, чертежи и модели, и в доказательство того, как я верую в выгодность дела, подписался на акции всем моим капиталом, составлявшим тогда пять тысяч рублей».

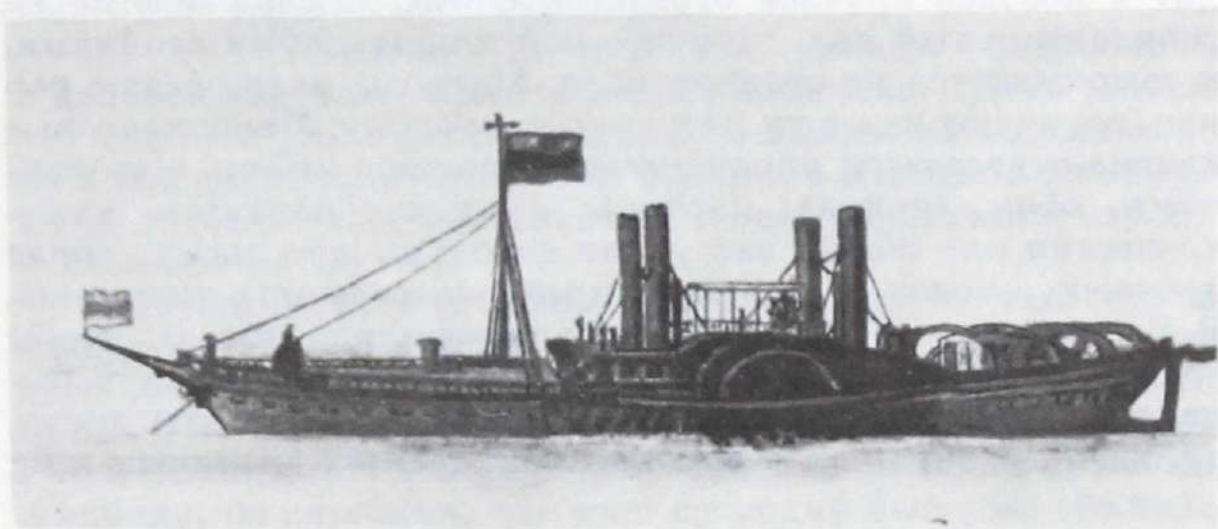
Действительный статский советник В. В. Скрипицын и статский советник Н. А. Жеребцов 7 апреля 1848 года возбудили ходатайство о создании на Волге пароходного общества под названием «Меркурий». К ним присоединился и третий участник — почётный гражданин Москвы купец первой гильдии А. И. Лобков. Устав пароходного общества «Меркурий» был высочайше утверждён 9 апреля 1849 года. Капитал общества составлял 750 тысяч рублей, он был разделён на 3000 акций по 250 рублей каждая.

П. П. Мельникова также можно считать в числе основателей «Меркурия» (владея 20 акциями на сумму 5 тысяч рублей, он мог, согласно уставу, избираться в правление, тем более что с его подачи Жеребцов и Скрипицын начали хлопоты по созданию пароходного общества. Немного позднее Мельников входил в правление и был одним из директоров.

Намечалось на ближайшее время построить 4 парохода: 2 — по 200 номинальных сил и 2 — по 460, а также 16 барж. К навигации 1850 года были построены 2 парохода с деревянными корпусами «Минин» и «Пожарский» по 200 номинальных сил каждый, 7 барж и 27 различных мелких судов. Помимо грузов, пароходы общества перевозили и пассажиров — как на самих пароходах, так и на специально оборудованных баржах, буксируемых пароходами, причём проезд на барже стоил значительно дешевле, чем на пароходе.

Описание парохода «Православный», принадлежавшего обществу «Меркурий», находим у саратовского крае-

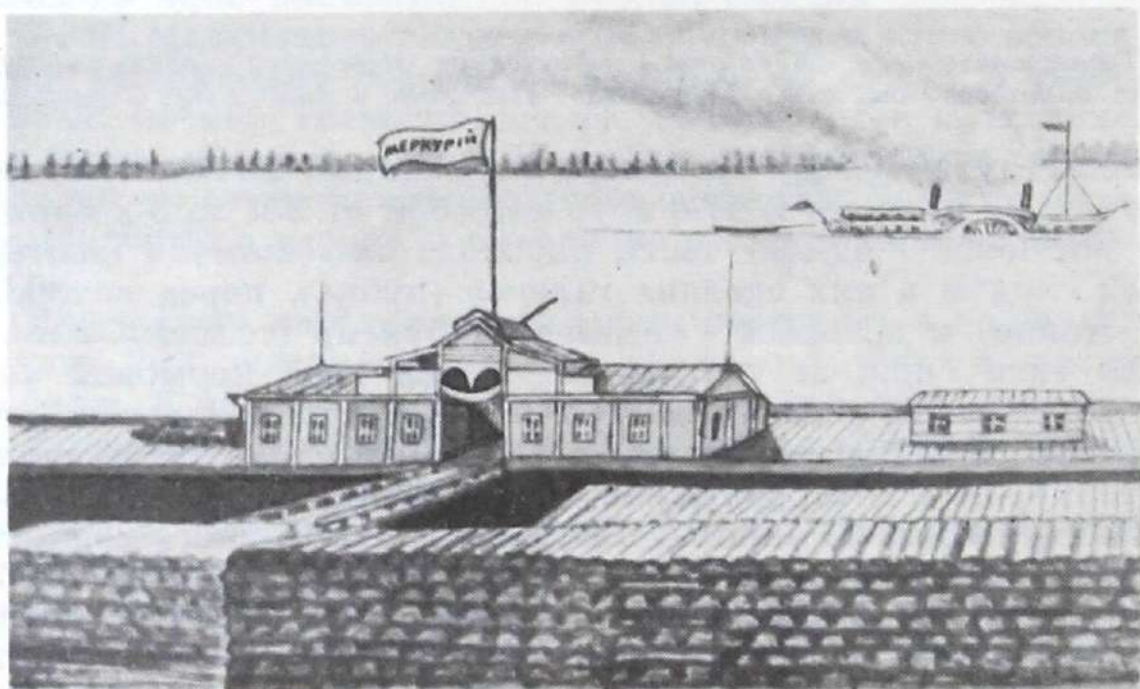
веда А. Н. Минха в его рукописи «Поездка в Казань. 1853 год», хранящейся в Государственном архиве Саратовской области. Приводим выдержку из этой рукописи. «Четырёхтрубный пароход «Православный», компании «Меркурий», буксирно-пассажирский, плоскодонный, делает



«Православный» (с 1874 года — «Александр Невский») — один из первых пароходов общества «Меркурий». Построен в 1850 году. С рисунка

рейсы (пути) между Нижним и Астраханью на Волге, не заходя в её притоки и буксируя за собой от 2-х до 3-х барж. В кормовой (задней) части парохода помещаются каюты; над сходом в них сделана галерея (рубка), перед которой 2 стояка, к которым укрепляется буксир (толстый канат для тяги барж за пароходом) и над всей кормовой частью устроены деревянные прочные дуги, на которых ходит буксир, и предохраняющие от последнего палубу и руль. Вверху, по обе стороны колёс, помещение кухни и каюты для служащих на пароходе. В середине пароходного корпуса помещена машина, печь и паровик; над ними, между труб, устроен трап, возвышенная площадка, на которой постоянно находится, во время плавания, капитан, командующий машинистами в рупор, проведённый к машине; здесь же помещается рулевое колесо, к которому проведены цепи руля; колесом действует лоцман. В передней части парохода

небольшая будка прикрывает спуск в каюты 2-го класса, которые помещаются в носовой части. Перед мачтой поставлен поворотный строевой вал, в голове которого сделаны сквозные гнёзда для рычага; служит он для спуска и подъёма якорей: канат, прикреплённый к якорю, проходит в носовое круглое отверстие борта, накладывается на горизонтальный вал, помещённый между двумя стойками, и заматывается на стоячем вале. Матросы вкладывают рычаг, ворочают вал в ту или другую сторону. Первоклассные каюты отделаны и убраны очень хорошо: мебель с пружинами, обои, зеркала, картины и мягкие подушки, кают-компания или общий зал убран довольно щегольски. Топят дровами, которые грузят преимущественно женщины. В 3-х верстах от Вольска мы остановились ночью, чтобы грузиться дровами, и до часу ночи сидели на берегу у пылающего костра; дорогу от того места, где сложены дрова, до берега осветили множеством зажжённых дровяных куч;



Саратовская пристань общества «Меркурий». Рисунок А. Н. Минха из его рукописи 1867 года. На берегу — штабеля дров для пароходных топок

работа кипела, мимо нас беспрестанно мелькали носильщицы, с ними не было ни одного мужика, потому что в Вольске занимаются нагрузкой дров исключительно бабы и девки, которые, при первом звуке пароходного свистка, сбегаются со всех сторон с своими носилками. От Саратова до Самары мы шли около 5 дней, против течения и ветра, с тяжело нагруженными баржами».

Из воспоминаний Мельникова узнаём подробности о дальнейшей деятельности нового общества: «Дело закипело, машины для пароходов были заказаны на весьма хорошем механическом заведении Мутала в Швеции, а корпуса их и баржи (по американским моделям) начали строить в Балахне на Волге.

Занятый работами Николаевской дороги, так что не имел минуты свободного времени, я не мог принять никакого участия в деле пароходства, и уже, когда дело было пущено в ход, узнал, что оно поведено не удачно. Жеребцов и Скрипицын доверили всё строение на месте армянину Алабову, не справясь, что этот господин был уже объявлен банкротом в Астрахани. Он построил суда (правильнее — корпуса. — В. Ц.) для пароходов и баржи никуда не годные, и в первый же год дело пошло так плохо, что акции стали быстро упадать в цене и капиталец мой рисковал погибелью. Но, к счастью... ко мне приехал молодой человек за советом, к какому делу приложить его способности и желания деятельности в промышленном предприятии, имевшего при том значительный капитал; я ему рекомендовал дело пароходства «Меркурий», которое, по существу, должно было быть чрезвычайно выгодно, но по дурному управлению ведётся к разорению акционеров, причём советовал ему купить по выгодной цене большое число акций, разделить их между знакомыми и на общем собрании заставить избрать себя директором-распорядителем. Этот молодой человек был г. Новосельский, который вскоре сделал себе огромное имя и большую карьеру в наших акционерных предприятиях...

Г. Новосельский, проникнувшись доводами моими и выгодностью пароходства на Волге, решился послушаться мо-



Предприниматель и коммерсант Николай Александрович Новосельский — учредитель обществ «Кавказ» и «Кавказ и Меркурий». Председатель правления общества «Меркурий» и затем — «Кавказ и Меркурий» в 1853—1862 годах

его совета и, отправившись на место, принялся за дело деятельно, переменил, между прочим, всю администрацию, и в первый же год дело было восстановлено так, что акции получили хороший дивиденд и, следовательно, поднялись в цене. Новосельский, купивший акции за бесценок, нажился, да и мой капиталец спас, но, что для меня важнее, я достиг своей цели тем, что на Волге увидали настоящие речные пароходы, оценили всю выгоду замены ими прежних первобытных движителей, от ускорения срочности и удешевления перевозки клади...»

Так в 1853 году в правление «Меркурия» вошёл известный в административном, финансовом и коммерческом ми-

ре Николай Александрович Новосельский, который был избран председателем общества и занимал этот пост с 1853 по 1862 год. Ознакомившись с делами, он решил расширить деятельность общества и на Каспийском море, поскольку грузы, поступающие с Каспия, распределялись в Астрахани между всеми пароходоладельцами, а если бы их брал на себя «Меркурий», то и всю прибыль получала бы эта компания. В 1855 году Новосельский пытался организовать пароходство на Куре, но, убедившись, что плавание на ней без расчистки фарватера невозможно, а расчистка требовала больших затрат, отказался от этой затеи.

Но от замысла создать пароходство на Каспийском море Новосельский не отказался и не прекращал усилий по его осуществлению. Проект устава новой фирмы «Кавказ» для работы на Каспийском море был разработан Новосельским и подан на высочайшее утверждение. После обширной двухлетней переписки между различными ведомствами 15 апреля 1858 года последовало высочайшее утверждение устава пароходного общества «Кавказ».

Организуя его, Новосельский исподволь подготавливал правление к тому, чтобы старое и новое общества слились в единое. И уже 25 апреля 1858 года общее собрание акционеров «Меркурия», по предложению Новосельского, постановило единогласно ходатайствовать о слиянии этих двух обществ под названием «Кавказ и Меркурий». Поражает быстрота, с которой был утверждён устав объединённого общества. Проект устава для «Кавказа и Меркурия», представленный на утверждение 29 апреля 1858 года, уже 25 мая того же года был высочайше утверждён. Слияние только что возникшего «Кавказа» с уже завоевавшим доверие на Волге «Меркурием» было, конечно же, выгодно обеим сторонам. «Кавказ», уступая свои права и привилегии новому объединению, приобретал и несомненные выгоды: сразу же входил в состав речного пароходного общества, установившегося и окрепшего, пользовавшегося авторитетом по всей Волге и способного помочь поставить с размахом перевозки на Каспии. Так стало действовать новое пароходное общество, осуществлявшее перевозки по Волге

и Каспийскому морю.

Однако, несмотря на объединение, на волжских пристанях ещё долго сохранялась лишь одна половинка названия — «Меркурий», а пароходы объединённого общества в народе до самой революции так и назывались «меркурьевскими» — столь живуче оказалось старое название. Как видно на рисунке упоминавшегося ранее А. Н. Минха (рисунок помечен датой 28 мая 1867 года), пристань этого общества имела в Саратове название «Меркурий», следовательно, двойное название пристани появилось позднее.

Уже в 1857 году «Меркурий» располагал 11 пароходами: «Минин», «Пожарский», «Православный», «Гермоген», «Адашев», «Сильвестр», «Сусанин», «Дешёвый», «Проворный», «Нижний Новгород» и «Скороход» мощностью от 24 до 200 номинальных сил. В том же году к «Меркурию» присоединилось небольшое пароходное общество «Русалка» с 3 буксирными пароходами — «Буран», «Лоцман» и «Молодец», каждый по 60 сил. Кроме того, «Меркурий» имел ещё 46 барж, 5 пристаней и много разных мелких судов.

Возникшее объединённое общество «Кавказ и Меркурий» брало на себя следующие обязательства перед правительством: а) построить через 2 года не менее 15 пароходов, а через 4 года — ещё не менее 5 пароходов с надлежащим количеством барж, б) содержать почтовое сообщение между портами Каспийского моря, в) перевозить по указанным в уставе ценам казённый провиант. И за выполнение этих обязательств оно получило ряд привилегий от правительства: отвод любых земель на Волге и Каспии для строительства пристаней; продажа обществу казённых пароходов на Каспийском море с большой скидкой; отведение места добывания угля для пароходов; плата обществу за содержание почтовых сообщений 34 тысячи рублей ежегодно.

«Кавказ и Меркурий» в 1858 году перевёз много войск и военных грузов на Кавказ, где вела боевые действия русская армия.

Новосельский занимался очень много делами Русского общества пароходства и торговли и свой богатый опыт перенёс в «Кавказ и Меркурий». Взяв на себя непосредствен-

ное общее заведование, он ввёл немало новшеств: учредил страхование грузов, для чего были открыты даже специальные агентства, изменил некоторые параграфы устава и так далее. Общество проявляло заботу и о людях — своих рабочих. Так, на собрании акционеров 25 апреля 1862 года было доложено о подвиге машиниста парохода «Кура» Шпанделя. В машинном отделении возник пожар, и чтобы предотвратить взрыв парового котла и гибель всего судна, машинист пробил ломом котёл и выпустил пар. Этим он спас людей, грузы и пароход, но погиб сам, сваренный вырвавшимся из котла паром. Собрание акционеров назначило семье покойного ежегодную пенсию до совершеннолетия детей.

После Новосельского правление возглавлял, с 1862 по 1893 год (тридцать один год!), Александр Павлович



Председатель правления общества «Кавказ и Меркурий» (1862—1893) Александр Павлович Жандр

Жандр, много способствовавший улучшению всей работы и получению высоких прибылей.

Он сразу же вошёл в переговоры с правительством об установлении взаимных отношений, приемлемых как для той, так и для другой стороны. Это касалось прежде всего подвоза войск и грузов к театрам военных действий. Спорные вопросы были своевременно урегулированы.

Общество «Кавказ и Меркурий» продолжало выполнять правительственные заказы по доставке войск. В 1869—1870 годах оно перевозило войска Красноводской экспедиции с артиллерией, лошадьми, обозом и всем необходимым снаряжением. Большое количество войск и грузов для них перевезли в 1877 году, когда началась война с Турцией, винтовые шхуны «Армянин», «Волга», «Туркмен», «Тамара», «Шах Ирана». В 1879 году общество снова перебрасывало войска и грузы для экспедиции генерала И. Д. Лазарева, а следующий год — и для генерала М. Д. Скобелева. Военные действия в Туркестане требовали перевозки больших групп солдат и крупных партий грузов. Успешность этих мероприятий существенно определялась быстротой и чёткостью разгрузки судов, чему значительно способствовала распорядительность назначенного военным ведомством посредником очень энергичного морского офицера С. О. Макарова, будущего знаменитого вице-адмирала.

С целью сокращения расходов Морского министерства в 1866 году был упразднён Астраханский военный порт, а судоремонтный завод в Астрахани передан «Кавказу и Меркурию», с тем чтобы, пользуясь всеми строениями, общество сохраняло их в полной исправности на тот случай, если бы потребовалась их обратная передача. Но ремонт каспийских пароходов в Астрахани был очень неудобен и дорог из-за длительного транспортирования судов к месту. Дабы избежать таких потерь, общество строит в Баку эллинг для ремонта морских судов. Его сдали в эксплуатацию в 1870 году. Эллинг со всеми мастерскими при нём обошёлся в 195 тысяч рублей, однако окупился за несколько лет.

При Жандре был введён ряд важнейших технических

новшеств и усовершенствований. Вот некоторые из них. Впервые были построены и применены на Волге пароходы так называемого американского типа — двухпалубники, которые появились сначала в США. Первый такой пароход — «Император Александр II» — стал плавать по Волге с 1871 года. Правление настояло на создании парохода американского типа, способного перевозить пассажиров и до 30 тысяч пудов груза. И в Спасском затоне на Волге, в 10 верстах ниже устья Камы, где располагался основной механический завод «Кавказа и Меркурия», были перестроены в зиму 1884—1885 годов 4 таких парохода: «Императрица Екатерина II», «Пётр Великий», «Дмитрий Донской» и «Александр Невский». Они успешно начали ходить по Волге.

Общество, по инициативе Жандра, одним из первых применило на своих пароходах сжигание в топках вместо дров и угля нефтяных остатков, которые были значительно дешевле. Это новшество было использовано на пароходе «Державин» с 1870 года, а затем — и на других судах. Электрическое освещение на судах впервые было введено также этим обществом.

Всегда с твёрдостью и постоянством Жандр держался принципа: не допускать никаких излишних запасов, никакого излишнего берегового имущества — иметь лишь безусловно необходимое для правильного и беспрепятственного ведения предприятия, словом — не держать мёртвого капитала.

Будучи знатоком специальной системы счетоводства и отчётности, он разработал и ввёл всю отчётность по материалам и оборудованию и отчётность по заводам общества. При нём пароходство получало самую высокую прибыль и выплачивало самые высокие дивиденды на акции.

Правление приняло противопожарные меры для безопасности судов и береговых складов. Использовались передовые методы погрузки и разгрузки судов с применением паровых кранов, лебёдок и иных приспособлений.

Учитывая большие заслуги Жандра, правление, во исполнение решения общего собрания акционеров, заказан-

ную в 1877 году бельгийскому заводу «Коккериль» паровую шхуну для Каспийского моря грузоподъёмностью 60 тысяч пудов назвало в 1879 году «Александр Жандр».

Флот общества постоянно пополнялся. В 1880 году в Спасском затоне был построен речной пароход «Иоанн Грозный», способный брать 40 тысяч пудов грузов. А два года спустя построили очень большой пароход «Фельдмаршал Суворов» мощностью 1500 индикаторных сил, пользовавшийся славой по всей Волге. Кстати, как раз на нём, среди первых судов, было установлено электрическое освещение. С 1885 года начали плавание «американские» пароходы — названные выше «Пётр Великий», «Императрица Екатерина II», «Александр Невский» и «Дмитрий Донской». К навигации 1886 года был построен товаро-пассажирский пароход «Владимир Мономах», поднимавший до 40 тысяч пудов груза, а к навигации 1889 года — ещё один «американец» пароход «Святослав». Был заново переделан пароход «Императрица Екатерина II», после чего, с 1890 года, он вышел в плавание под другим названием — «Олег Вещий».

Увеличивался речной флот общества — значит, необходимо было наращивать и морской флот, чтобы передавать возросший поток волжских грузов и пассажиров далее — на Каспийском море, не прибегая к помощи других компаний.

Так, в 1884 году для линий на Каспии был сооружён пассажирский пароход «Император Александр III». С 1887 года вступил в строй морской транспорт «Тегеран» с небольшой осадкой при загрузке до 20 тысяч пудов. В 1890 году начали рейсы по Каспийскому морю новые пароходы «Великий князь Алексей» и «Адмирал Корнилов».

Сосредоточивая свои силы на самых лучших и выгодных направлениях — по Волге и Каспию, общество «Кавказ и Меркурий» сочло необходимым упразднить пассажирскую линию по Каме, поскольку прибыльное обслуживание этой линии требовало ставить на неё лишь современные пароходы, которые общество полностью использовало на Вол-

ге. И все пассажирские и грузовые перевозки на Каме «Кавказ и Меркурий» уступил пермским и казанским пароходчикам, имевшим довольно приличные суда.

В 1884 году общество построило в Баку свою керосиновую станцию и вошло в соглашение с правлением Грязе-Царицынской железной дороги и с товариществом «Нефть» о взаимной перевозке керосина наливом. «Кавказ и Меркурий» принимал от мелких владельцев керосин в свои бакинские резервуары, оттуда перекачивал, по мере надобности, в собственные наливные суда и доставлял в Царицын. Там керосин из судов перекачивался в резервуары товарищества «Нефть», где и хранился до осени. Осенью же, по мере поступления заявок, он перекачивался из резервуаров в вагоны-цистерны и отправлялся потребителям. В 1887 году общество заключило контракт на доставку керосина в Нижний Новгород, для чего построило вторую керосиновую станцию — в Сормове. Потребность в перевозочных средствах и хранилищах для керосина была тогда очень велика, а потому перевозка наливом и содержание керосиновых станций было делом выгодным. Однако через 10—12 лет цены на перевозку керосина наливом стали быстро падать, и общество постепенно переделало свои наливные суда в сухогрузные, а Сормовскую керосиновую станцию продало. Бакинская же станция продолжала работать, но уже для нужд пароходства — там хранился мазут для отопления своих судов.

На 1885—1886 годы выпали большие перевозки грузов для строящейся Закаспийской железной дороги. Ещё во время Ахал-Текинской экспедиции был проложен железнодорожный путь по степям до Кизил-Арвата. Осенью 1884 года последовало высочайшее повеление о продолжении Закаспийской военной железной дороги от Кизил-Арвата до Асхабада, а весной следующего года — до Аму-Дарьи. Военное министерство срочно заготовило для новой дороги свыше 3 миллионов пудов рельсов, один миллион шпал и подвижной состав из 27 паровозов, 27 тендеров, 287 вагонов, 83 платформ и 4 паровозо-вагонов. Чтобы осуществить такой объём перевозок, общество «Кавказ и Мер-

курий» немедленно приобрело 2 новые парусные шхуны — «Генерал Лазарев» и «Николай Биппен» и построило по своим чертежам специально для транспортировки паровозов баржу «Чарджуй». И задание было выполнено в нужные сроки. В 1886 году Закаспийская железная дорога была доведена до Чарджуя на берегу Аму-Дарьи и движение на этом участке протяжённостью 998 вёрст началось.

Общество и тут не упустило выгоды. Оно немедленно послало в Чарджуй своего агента для набора грузов в Россию с доставкой через Узун-Ада. Правление считало, что местные грузы: хлопок, шерсть, мерлушки, кожи, овчины — будут направляться в Россию главным образом через порты Каспийского моря, по более скорому и удобному пути. И оно не ошиблось. Значительность грузовых операций и первенствующее значение, которое заняло в том крае общество «Кавказ и Меркурий», побудили его правление оборудовать во многих пунктах собственные конторы и склады.

Стремясь лучше приспособиться к местным потребностям и условиям, общество не останавливалось перед необходимыми затратами, прежде всего на создание складов, без значительного числа которых, по характеру местной торговли, обходиться было невозможно. Склады эти устраивались не только в городах, но и при железнодорожных станциях. Таким образом, «Кавказ и Меркурий» первым захватил поток грузов из Средней Азии в Россию.

Навигация 1890 года на Волге отличалась небывалым мелководьем даже на нижних плёсах. На другой сезон мелководье повторилось и даже было ещё сильнее. К Нижнему Новгороду могли подходить из пароходов общества только мелкосидящие — «Святослав», «Великий князь Владимир», «Владимир Мономах». Обществу пришлось принимать дополнительные меры по доставке небольшими судами с малой осадкой пассажиров и грузов в города, к пристаням которых не могли подойти крупные пароходы. Засуха и последовавшая за ней вспышка холеры резко уменьшили число пассажиров. Но после прекращения эпидемии холеры число пассажиров снова начало возрастать.

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	3
Глава 1. ВЕЛИКИМ ВОДНЫМ ПУТЁМ	6
Парус, весло, бечева	6
Начало пароходной эры	18
Глава 2. ВЕДУЩИЕ ПАРОХОДНЫЕ ОБЩЕСТВА	29
«По Волге»	31
«Кавказ и Меркурий»	43
«Самолёт»	69
Глава 3. СРЕДНИЕ И МАЛЫЕ ПАРОХОДСТВА	92
Камско-Волжское пароходство, затем — Зевеке	93
«Дружина»	103
«Лебедь»	108
«Вулкан»	111
«Польза»	111
«Нептун»	112
«Восточное общество»	113
Малые пароходства	117
Коммерческо-Крестьянское пароходство в Рыбинске	122
Глава 4. ПАРОХОДСТВА САРАТОВА И ГУБЕРНИИ	129
Первые местные пароходчики	131
Купеческое пароходство по реке Волге	135
Пароходное общество «Русь» в Царицыне	168
Малые местные пароходства	185
Пароходство П. В. Зарубина	198
Флотилия Рязано-Уральской железной дороги	209
Саратовский речной порт	223
Глава 5. СУДОСТРОЕНИЕ В САРАТОВСКОЙ ГУБЕРНИИ	232
Завод Чирихиной	232
Стальные баржи фирмы Бари	243
Промышленность — обслуживание флота	255
Механический завод князя Ливена в Терсе	259
Вольский механический завод Гильдебрандта	260
Хлебная пристань Балаково	264
Царицынские заводы	269
Глава 6. ПОНЕМНОГУ О РАЗНОМ	274
Затоны	274
Строительство саратовских пристаней	293
Пароход-церковь	301
Саратовский яхт-клуб	310
Путеводители по Волге	331
ЛИТЕРАТУРА	350
ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ	353
УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ СУДОВ	358

Цыбин Владимир Михайлович

ПАРОХОД НА ВОЛГЕ

Редактор **В. Н. Панов**
Художник **А. Ю. Богатов**
Технический редактор **Г. И. Иванова**

Корректоры **Э. Р. Полинкова**

Г. Б. Смольянинова

н/к

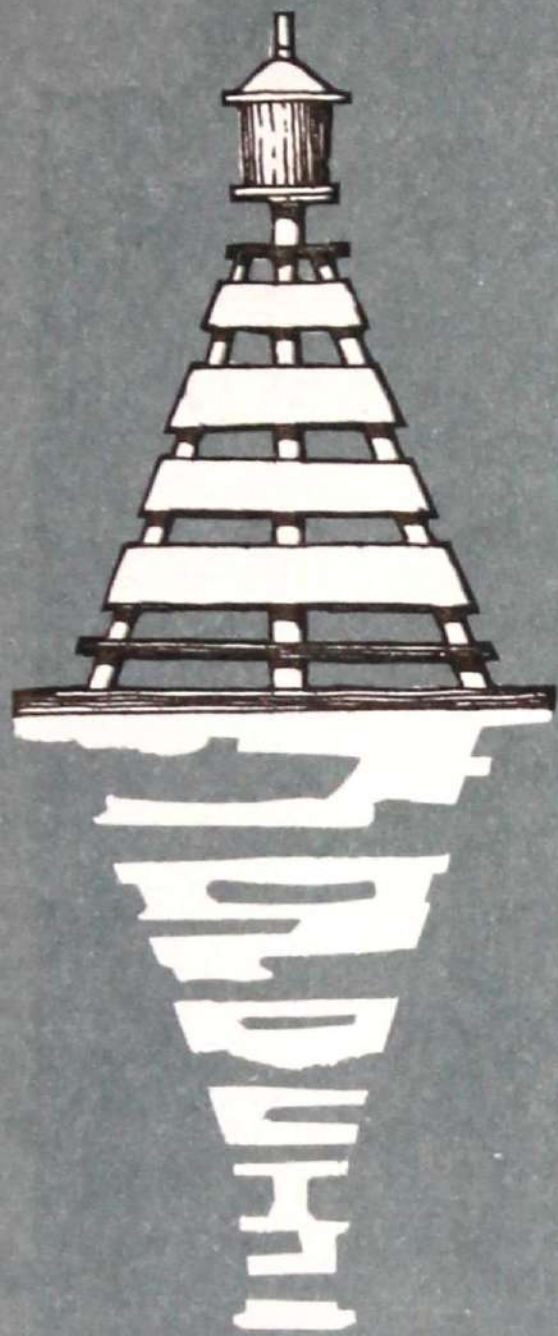
Сдано в набор 13.02.95. Подписано к печати 10.11.95. Формат 70×84¹/₁₆. Печать офсетная. Бумага офсетная № 1. Усл. печ. л. 25,07. Уч.-изд. л. 26,15. Тираж 5000. Заказ 1144. Цена договорная

Издательский и книготорговый дом «Пароход»
410002, г. Саратов, набережная Космонавтов, 3.

Саратовский ордена Трудового Красного Знамени полиграфический комбинат
Комитета Российской Федерации по печати
410004, г. Саратов, ул. Чернышевского, 59.



40p



Loop

